

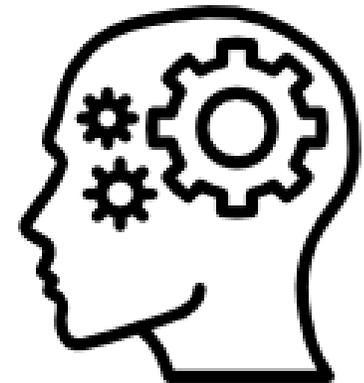
# Projet UE-Afrique sur la sécurité aérienne (EU-ASA) Soutenir la mise en œuvre du Programme National de Sécurité (PNS)

## Module 1

**Votre sécurité est notre mission.**

Retour à l'essentiel:

**Qu'est-ce qu'un PNS et pourquoi en avons-nous besoin?**



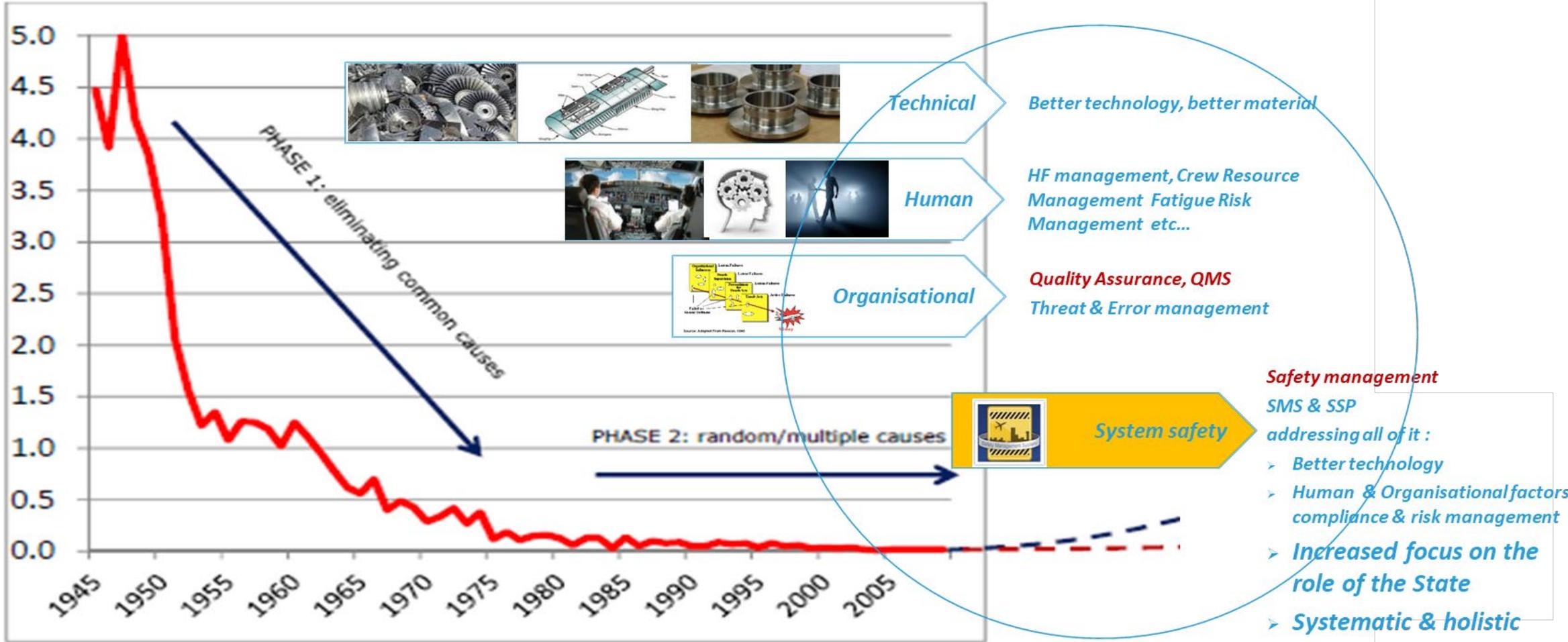
# Note importante concernant la version française

A19  
amdt. 2

- Les textes de la Lettre aux Etats 2023/18 contenus dans cette présentation ont été traduits par les services de traduction de l'Union Européenne.
- De ce fait, des différences peuvent exister dans les textes inclus dans cette présentation et ceux de la Lettre aux Etats, sans pour autant que ceci amène à des différence au niveau de l'énoncé.
- Seule la Lettre aux Etats doit être utilisée comme source officielle concernant les changements proposés.

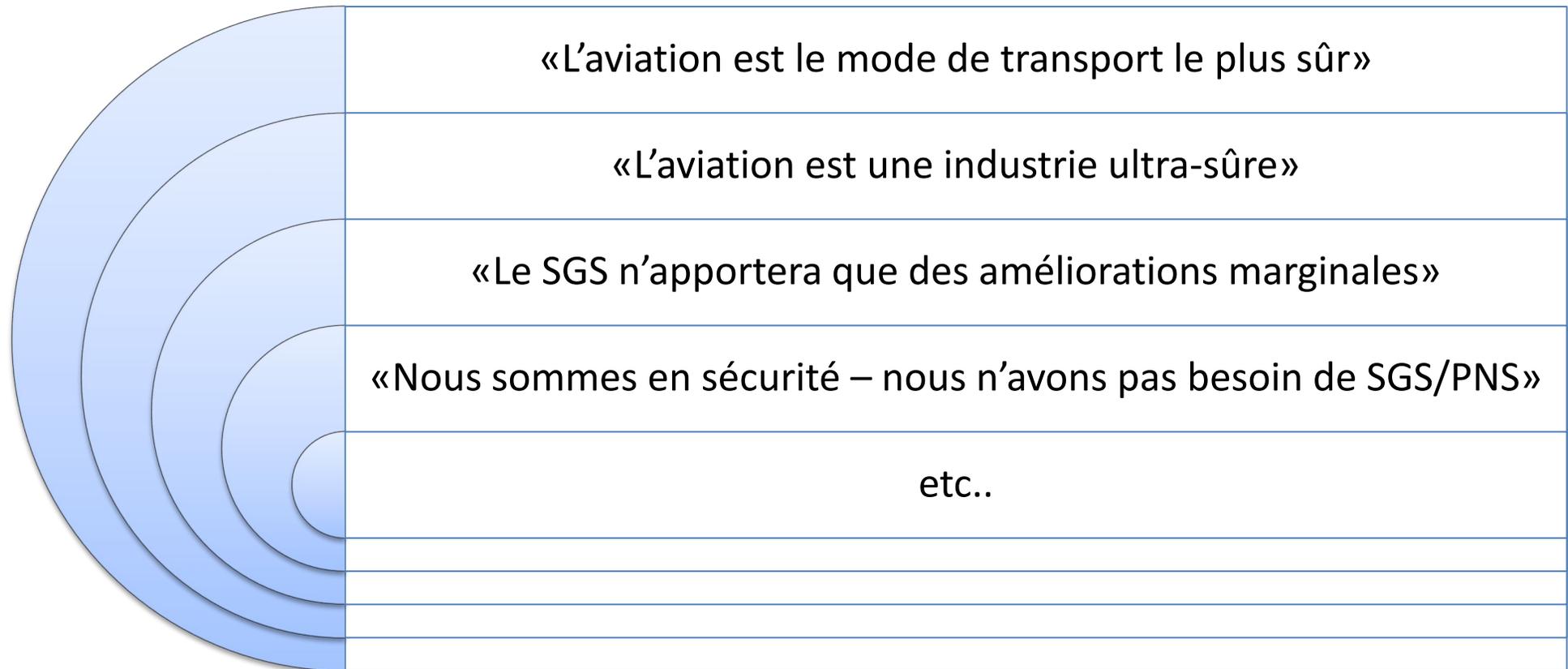


# Évolution de la sécurité dans l'aviation & concepts connexes

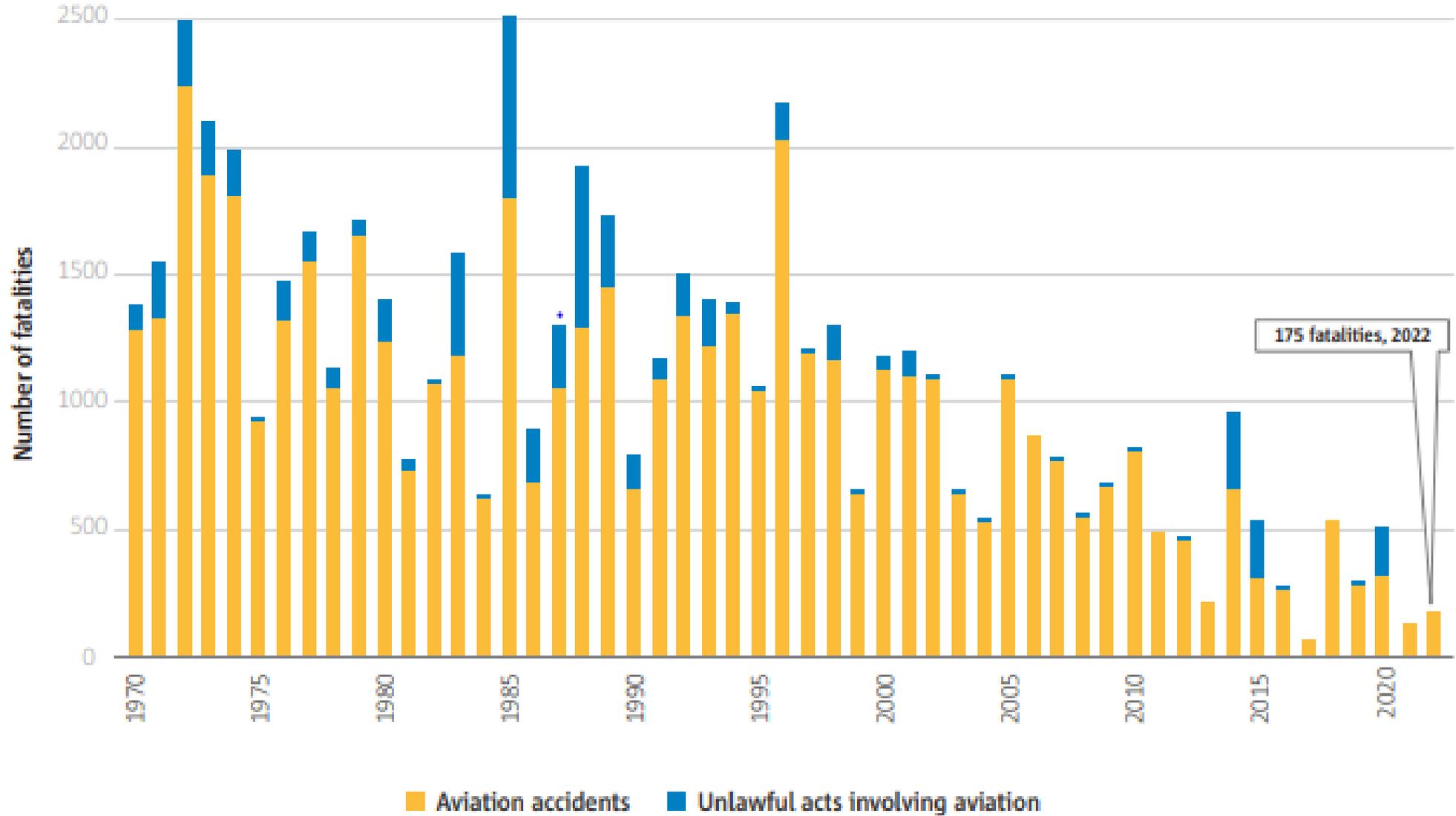


Taux mondial d'accidents entraînant la mort de passagers pour 100 millions de passagers-milles, opérations régulières de transport aérien commercial, à l'exclusion des actes d'intervention illicite - Source: OACI

# À quel point sommes-nous en sécurité lorsque nous voyageons par avion?

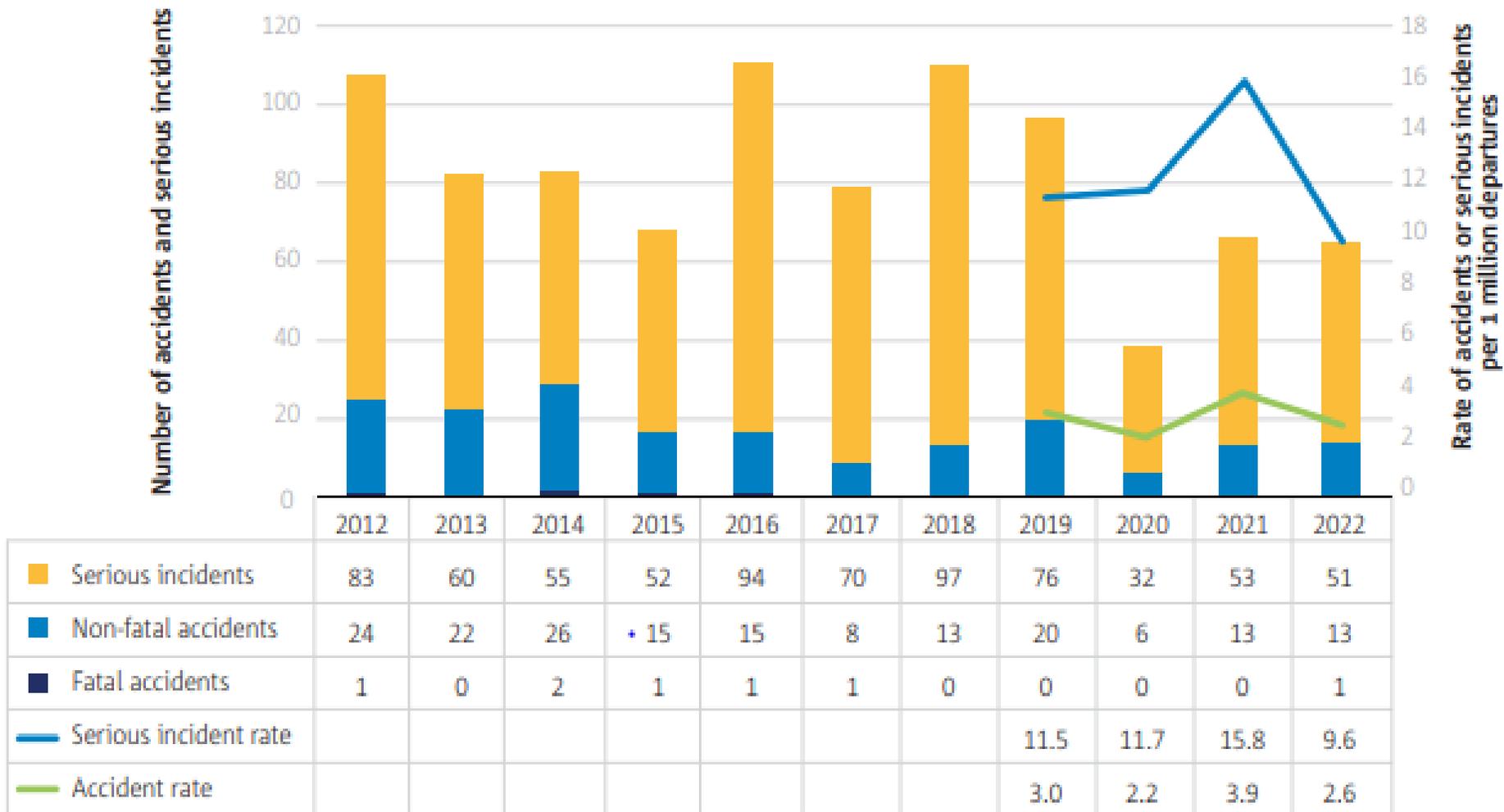


# Décès dans le monde depuis 1970



Nombre de décès attribuables à l'exploitation de gros avions de transport de passagers et de fret Source: Examen annuel de la sécurité 2023 de l'AESA

# Accidents & incidents graves



Source : Examen annuel de la sécurité 2023 de l'AESA

# Comment le système aéronautique évoluera-t-il?

## Augmentation des volumes de trafic au cours des prochaines décennies

- Dernières projections
  - ACI : entre 2024 et 2042, le trafic doublera
  - IATA : prédiction d'une augmentation de 100 % du trafic pour 2040

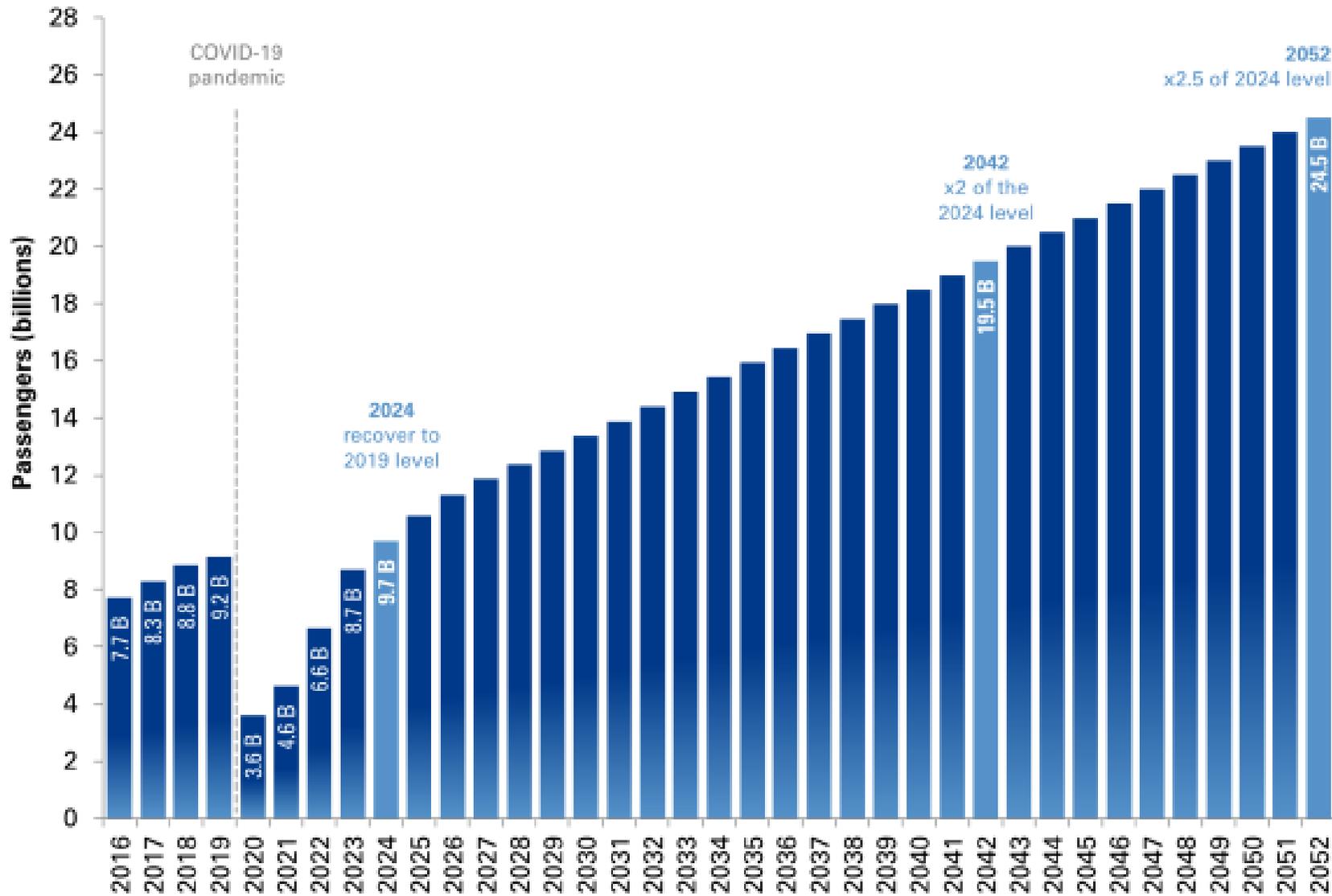
## Accélération de l'évolution technologique – nouveaux modèles économiques

- la réglementation ne peut pas suivre le rythme et sera moins en mesure de couvrir toutes les variantes possibles
- la réglementation ne peut jamais s'attaquer à toutes les causes possibles d'accidents et d'incidents
- les réglementations devront devenir de plus en plus "neutres sur le plan technologique"

## Capacité réduite d'apprendre de l'expérience

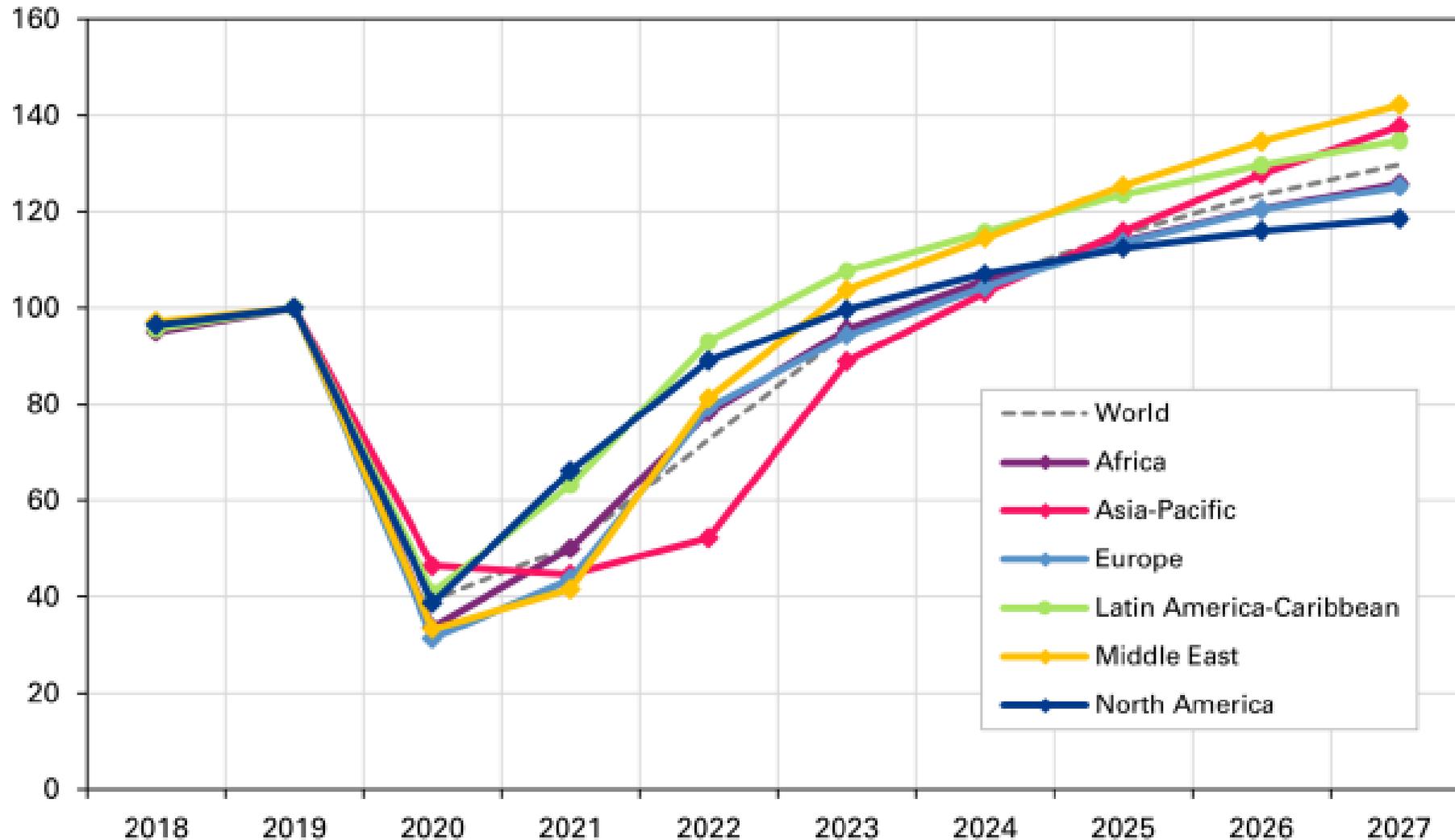
- 'time to market' / temps entre la conception et la commercialisation» pour les nouvelles technologies & produits a considérablement diminué
- le nombre d'accidents dont il faut tirer des enseignements continue de diminuer

# Long-term global passenger traffic forecast 2016–2052



## Medium-term passenger traffic forecast by regions (indexed, 2019 = 100)

Source : ACI [WATF-Executive-Summary.pdf](#)



# Comment l'aviation civile évoluera-t-elle?

## Evolution des points de vue réglementaires et publics (perception) sur la sécurité

- l'attente qu'une société sans risque est possible

## Modification de la nature des accidents

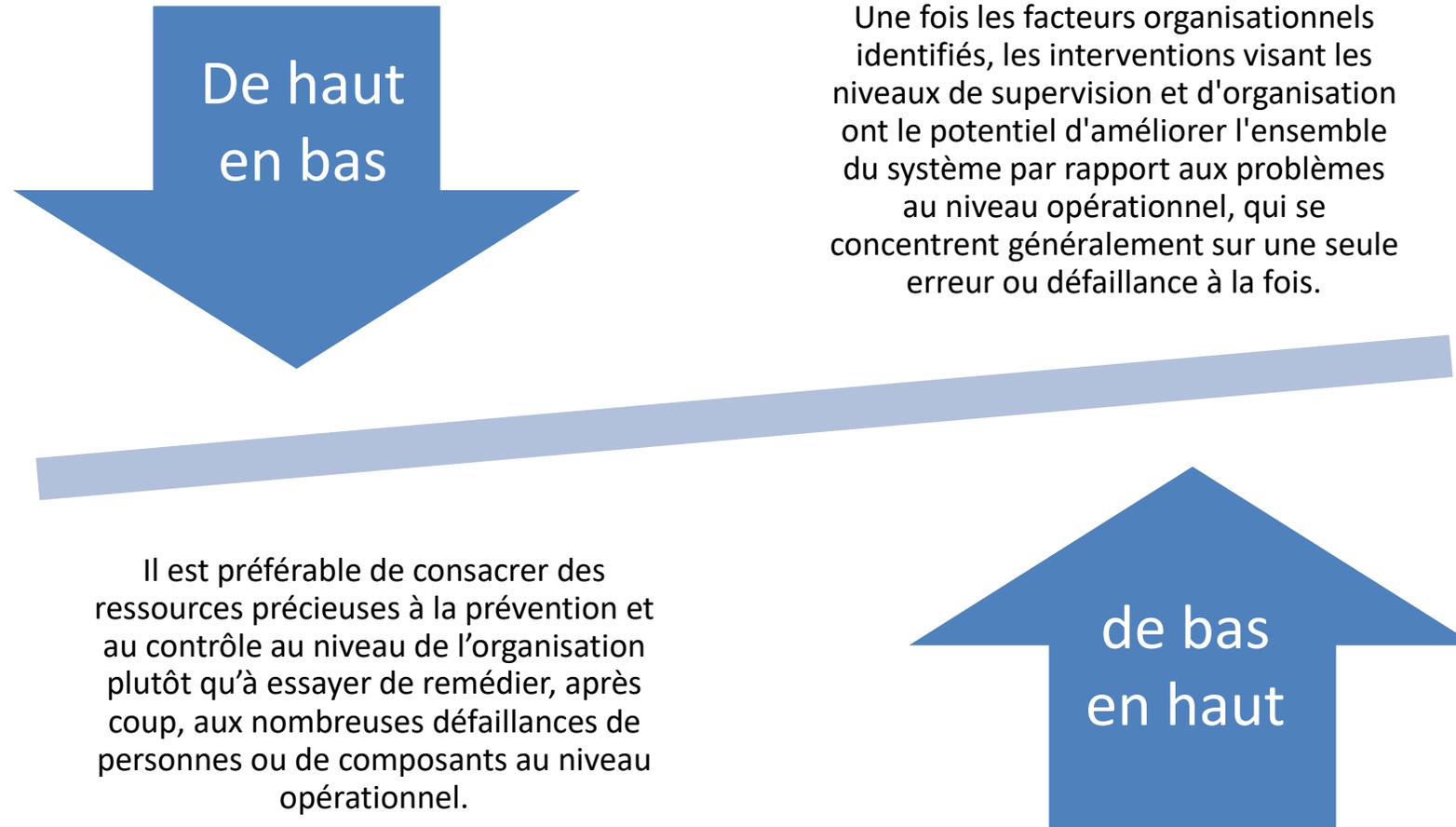
- les avions de la génération actuelle fonctionnent comme des systèmes hautement intégrés avec des systèmes de plus en plus interdépendants
- moins d'accidents de «cause commune» – plus de «causes aléatoires»
- modes de défaillance nouveaux et différents qui multiplient le nombre de scénarios d'accidents/incidents potentiels

## Émergence d'accidents organisationnels

# Qu'entend-on par «accident organisationnel»?

- La cause immédiate de nombreux accidents est identifiée comme une défaillance humaine ou technique, **mais**
  - à leur tour, elles résultent généralement de défaillances organisationnelles qui relèvent de la responsabilité de la direction.
- Les accidents individuels sont de loin les plus nombreux.
- Les accidents organisationnels sont relativement rares, **mais**
  - des événements souvent catastrophiques qui se produisent dans le cadre de technologies modernes complexes.»
- Accidents organisationnels
  - ont des causes multiples impliquant de nombreuses personnes opérant à différents niveaux de leurs entreprises respectives.
  - sont le produit de temps récents, ou plus précisément, le produit d'innovations technologiques qui ont radicalement modifié la relation entre les systèmes et leurs éléments humains.»

# Pourquoi se concentrer sur les accidents organisationnels?



# Exemple d'accident organisationnel

**Fuite massive de pétrole dans Deep Water Horizon – à partir du 20 avril 2010**



**Cause directe:** défaillance d'une barrière de ciment permettant aux hydrocarbures de s'écouler dans le puits

mauvaise gestion des risques, modifications de dernière minute des plans

non-respect des indicateurs critiques et non-réponse à ceux-ci

un test de pression qui avait échoué a été ignoré....

contrôle inefficace des soustraitants

formation insuffisante en matière d'intervention d'urgence sur les ponts

les représentants du gouvernement s'appuyaient trop sur les affirmations de l'industrie quant à la sécurité de leurs opérations

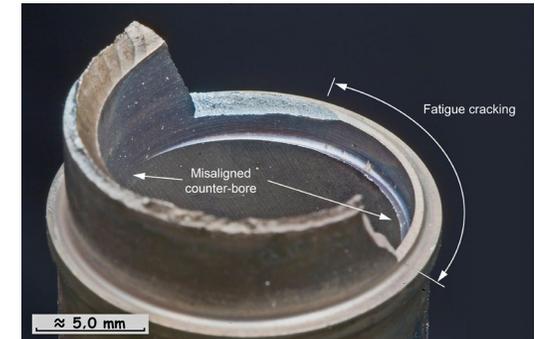
# Exemple d'accident organisationnel

Quantas A380  
VH-OQA panne  
moteur en vol  
non confinée  
au-dessus de  
l'île de Batam,  
Indonésie

4 novembre  
2010

**Cause directe:** un disque de turbine dans le moteur Rolls-Royce Trent 900 no 2 de l'avion (du côté bâbord le plus proche du fuselage) s'était désintégré.

Il a été déterminé que la défaillance avait été causée par la rupture d'un tube d'alimentation en huile qui avait été fabriqué de manière incorrecte (les sections de paroi n'étaient pas conformes aux spécifications de conception): Le tube plus mince, non conforme, a subi une contrainte et s'est fissuré dans des conditions normales de fonctionnement.



# Pouvez-vous citer d'autres exemples?

(aviation/non-aviation)

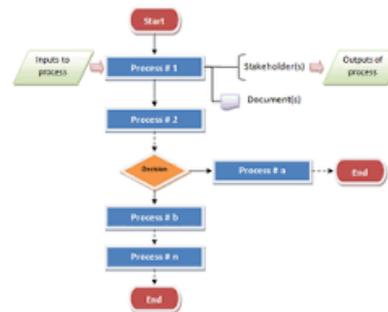
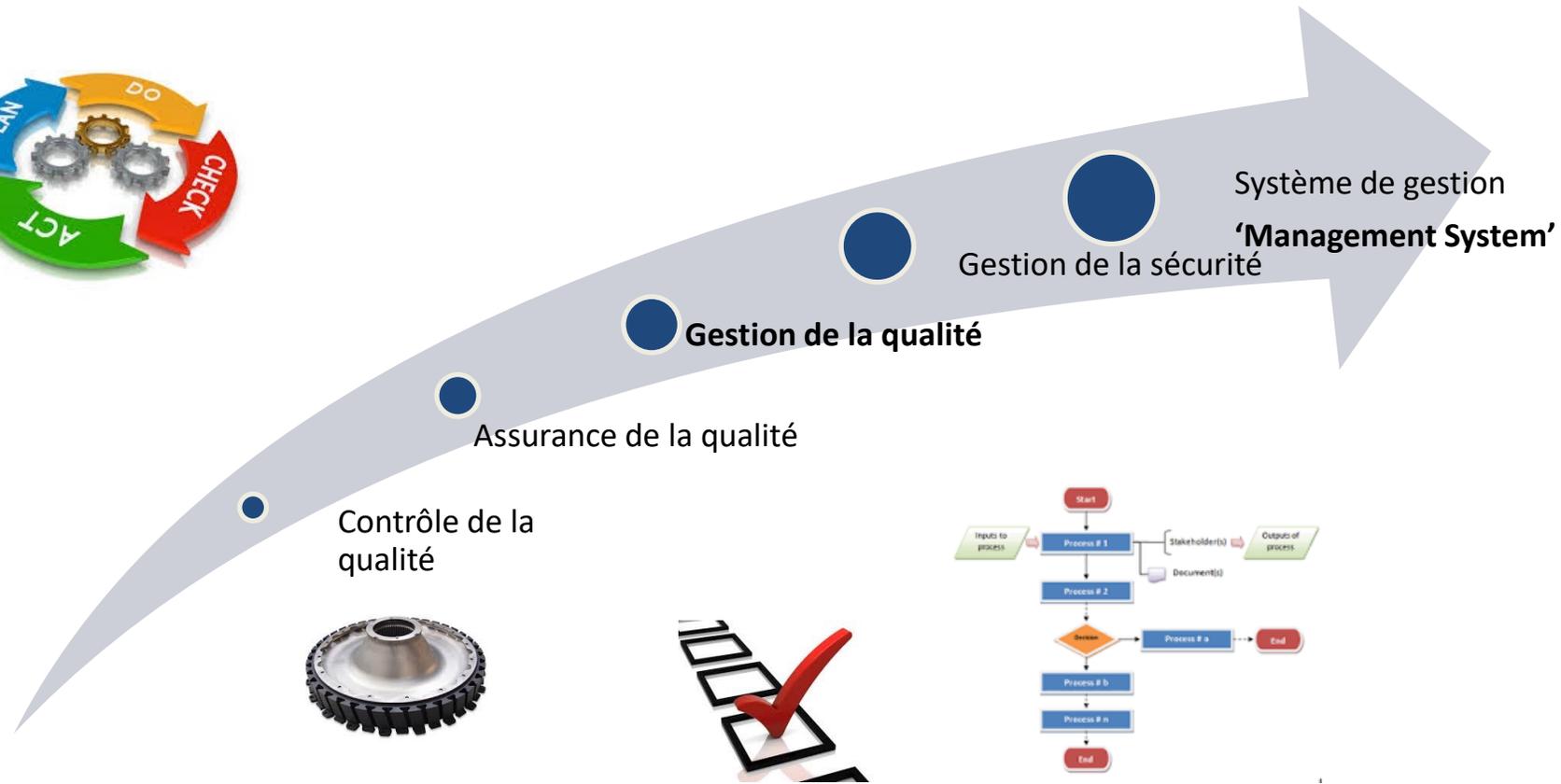


# SGS versus Systèmes de Gestion de la Qualité (SGQ)

Approche normative



Approche fondée sur la performance



sécurité des produits  
(système)



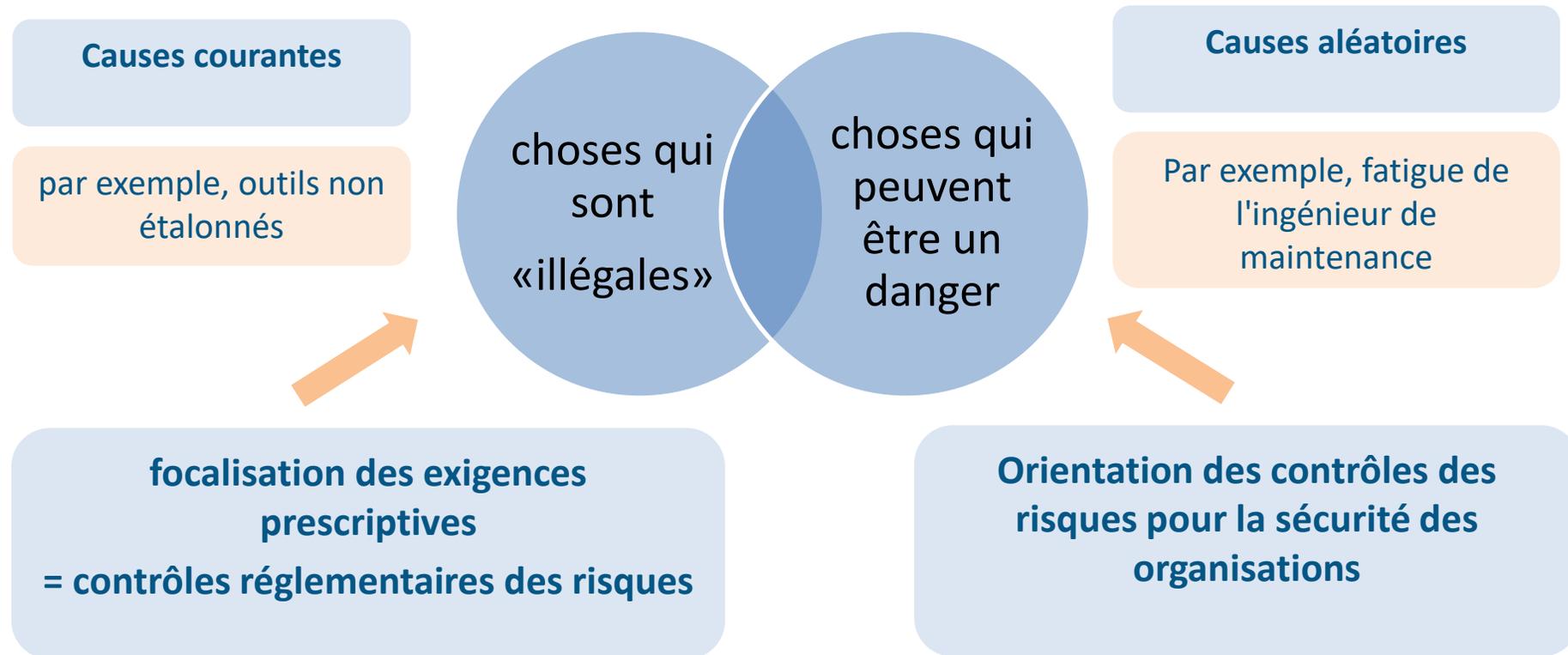
conformité (processus)



performance

# Pourquoi la conformité ne suffit-elle pas (toujours)?

Sans conformité aucune gestion efficace de la sécurité, mais la conformité seule ne garantit pas qu'une organisation fonctionne en toute sécurité.



# Toutefois: Il ne faut pas «négliger» le système de gestion de la qualité

- ✓ Le SGQ est axé sur le respect des règlements prescriptifs, des exigences pour répondre aux attentes des clients et des obligations contractuelles.
- ✓ L'audit interne
  - ✓ doit également se pencher sur le respect des différentes procédures du SGS.
  - ✓ appelle à une analyse causale – peut contribuer à l'identification des dangers
- ✓ Le SGS est axé sur la capacité de gestion des risques pour la sécurité
  - ✓ nécessite une compréhension approfondie du fonctionnement de l'organisation;
  - ✓ l'audit interne fournit des informations précieuses à ce sujet.
  - ✓ en retour, les processus de gestion des risques pour la sécurité peuvent être utilisés pour déterminer les domaines prioritaires pour les audits de conformité.
- ✓ La combinaison de la gestion des risques en matière de sécurité et de la surveillance de la conformité devrait permettre
  - ✓ une meilleure compréhension du processus de bout en bout et des interfaces de processus, l'identification des possibilités d'accroître l'efficacité, qui ne se limitent pas aux aspects liés à la sécurité (efficacité économique notamment).

Autres orientations: [https://www.skybrary.aero/index.php/SM\\_ICG\\_Position\\_Paper\\_on\\_the\\_SMS/QMS\\_Relationship](https://www.skybrary.aero/index.php/SM_ICG_Position_Paper_on_the_SMS/QMS_Relationship)

# Évolution de la «gestion» de la sécurité aérienne



# Approche systémique

- L'approche systémique consiste à considérer les interactions entre toutes les parties du système:
  - Humain
  - Juridique / Réglementaire
  - Technique
  - Informations et données
  - Economique
  - Organisationnel

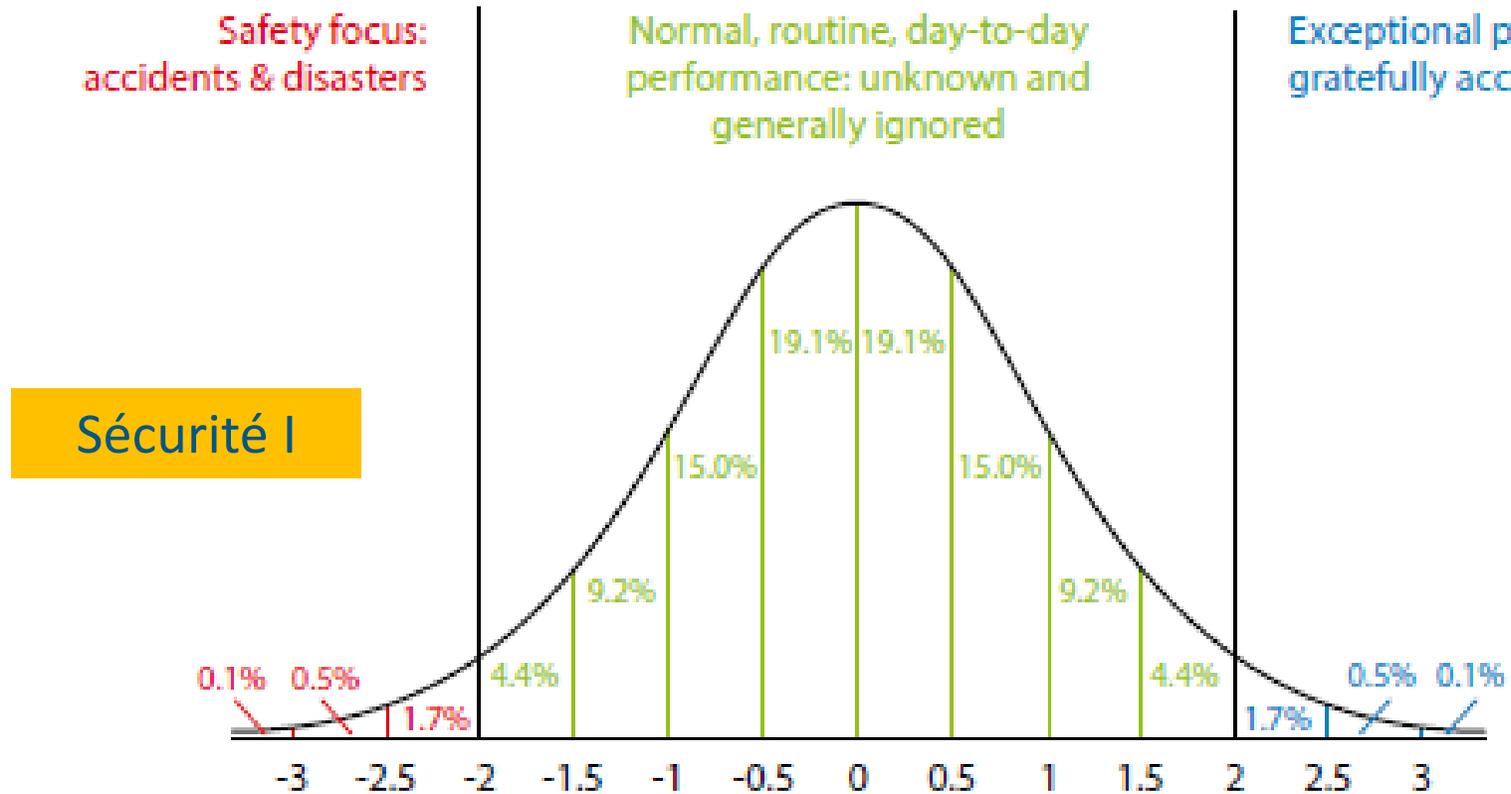
pour comprendre pourquoi les choses ont mal tourné *ou: pourquoi ça se passe bien la plupart du temps.*

# Sécurité I – Sécurité II

Sécurité II

Sécurité II

Sécurité II



*Probabilité d'événement et sécurité focus*

## Sécurité I – approche traditionnelle

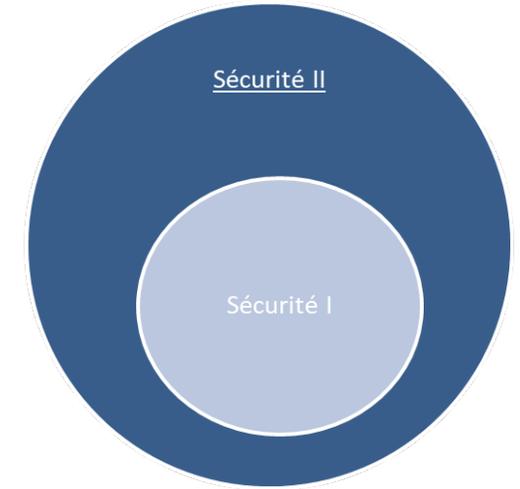
- Sécurité égale
  - l'absence d'accidents et d'incidents, ou
  - un niveau de risque acceptable.
- La sécurité est définie comme
  - un état où le moins de choses possible tournent mal.
- **La gestion de la sécurité est axée sur les accidents, les incidents et les défaillances.**

## Sécurité II – nouvelle approche

- **Les choses vont bien, la plupart du temps**
  - grâce à la variabilité des performances quotidiennes en réponse à des conditions variables
- Une nouvelle perspective sur la sécurité:
  - mettre l'accent sur la sécurité du système,
  - renforcer la capacité du système à réussir dans des conditions variables.

# Sécurité I – Sécurité II: principaux arguments

L'augmentation des connaissances acquises avec Safety I se stabilise. Nous devons trouver de nouvelles façons de gérer la sécurité, sans remplacer pour autant les traditionnelles.



## Les pratiques de gestion de la sécurité doivent évoluer:

- continuer à apprendre des incidents & accidents, MAIS: les examiner d'un point de vue systémique de la variabilité des performances ET,
- comprendre comment les personnes et les systèmes interagissent.

**Safety-II est plus naturellement aligné sur les objectifs commerciaux et opérationnels de première ligne.**

**L'accent est mis sur l'augmentation de l'efficacité résultante de l'investissement dans le SGS).**

- Cette approche a le potentiel d'accroître l'acceptation des SGS.

# Si vous souhaitez en savoir plus sur Sécurité I – Sécurité II

(seulement disponibles en Anglais)

## ARTICLE SKYBRARY

[De la sécurité-I à la sécurité-II: Un livre blanc](#)

*Eurocontrol*

## ARTICLE DE LA FONDATION POUR LA SÉCURITÉ DES VOLS

<https://flightsafety.org/wp-content/uploads/2021/07/Learning-from-All-Operations-FINAL.pdf>

juillet 2021

## LIVRES

Sécurité-I et sécurité-II: Le passé et l'avenir de la gestion de la sécurité

*Prof. Erik Hollnagel*

[Ingénierie d'un monde plus sûr - La pensée systémique appliquée à la sécurité](#)

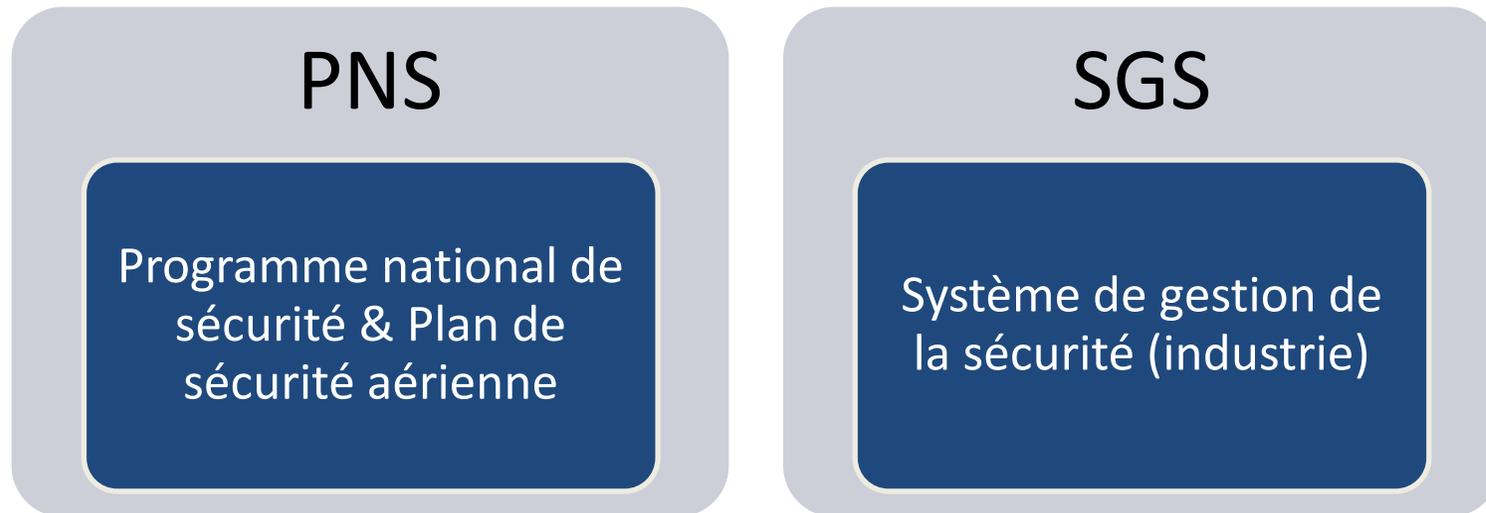
*Prof. Nancy Leveson*



Alors, cela nous amène où tout ça???

La plupart des organisations aéronautiques sont  
tenues de développer des

## CAPACITÉS DE GESTION DE LA SÉCURITÉ



# L'aviation a-t-elle été pionnière en matière de SMS?

- Les SGS avaient été introduits dans de nombreuses industries avant d'être imposés dans l'aviation.
- **Industrie pétrolière et gazière**
    - *Catastrophe de Piper Alpha - juillet 1988*
  - **Industrie nucléaire**
    - *Three Miles Island (États-Unis) – mars 1979*
    - *Tchernobyl (ex-URSS) avril 1986*
  - **Industrie ferroviaire**
    - *Par exemple, la directive 2004/49/CE de l'UE (= la directive sur la sécurité ferroviaire) impose aux entreprises ferroviaires et aux gestionnaires de l'infrastructure de mettre en œuvre le SGS.*
  - **Maritimes**
    - *chavirement du ferry Herald of Free Enterprise – mars 1987*
  - **Industrie chimique**
    - *Catastrophe de Bophal – décembre 1984 – plus de 15 000 personnes tuées au fil des ans*

# Quand les SGS/PNS ont-ils été introduits par l'OACI?

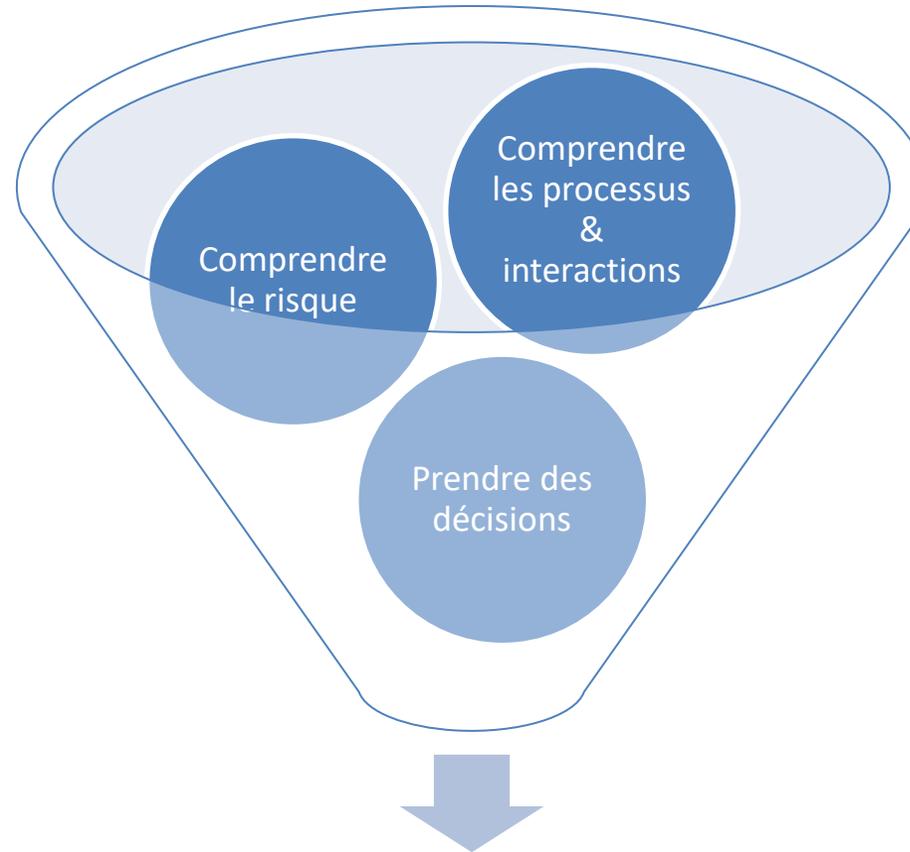
## ICAO Safety Management SARPs for States

Description	Annex	Effective Date	Applicability Date
Safety Programme	6, 11 and 14	17 July 2006	23 November 2006
State Safety Programmes	1, 8, 13	20 July 2009	18 November 2010
SSP Framework (Attachment)	1, 6, 8, 11, 13 and 14	20 July 2009	18 November 2010

## ICAO Safety Management SARPS for Service Providers

Description	Annex	Service Provider	Effective Date	Applicability Date
Safety Management Programme	11, amdt. 40	Air Traffic Services (ATS) Providers	16 July 2001	1 November 2001
Safety Management Programme	14, Vol 1, amdt. 4	Certified Aerodromes	16 July 2001	1 November 2001
Safety Management Systems	11, amdt 44	ATS providers	17 July 2006	23 November 2006
Safety Management Systems	14, Vol 1, amdt. 8	Certified Aerodromes	17 July 2006	23 November 2006

# Qu'est-ce qu'un système de gestion de la sécurité?



Une série de processus définis à l'échelle de l'organisation qui permettent une prise de décision efficace fondée sur les risques en ce qui concerne les activités stratégiques et quotidiennes d'une entreprise.

# Qu'est-ce qu'un système de gestion de la sécurité?

L'approche traditionnelle met l'accent sur les facteurs techniques et humains.

Une nouvelle approche introduit  
**L'EQUIPE de GESTION**  
**(‘les managers’)**  
dans l'équation!



Objectif principal: prise de décision fondée sur les risques

# Types de système de gestion

Les systèmes de gestion typiques au sein d'une organisation aéronautique peuvent inclure:

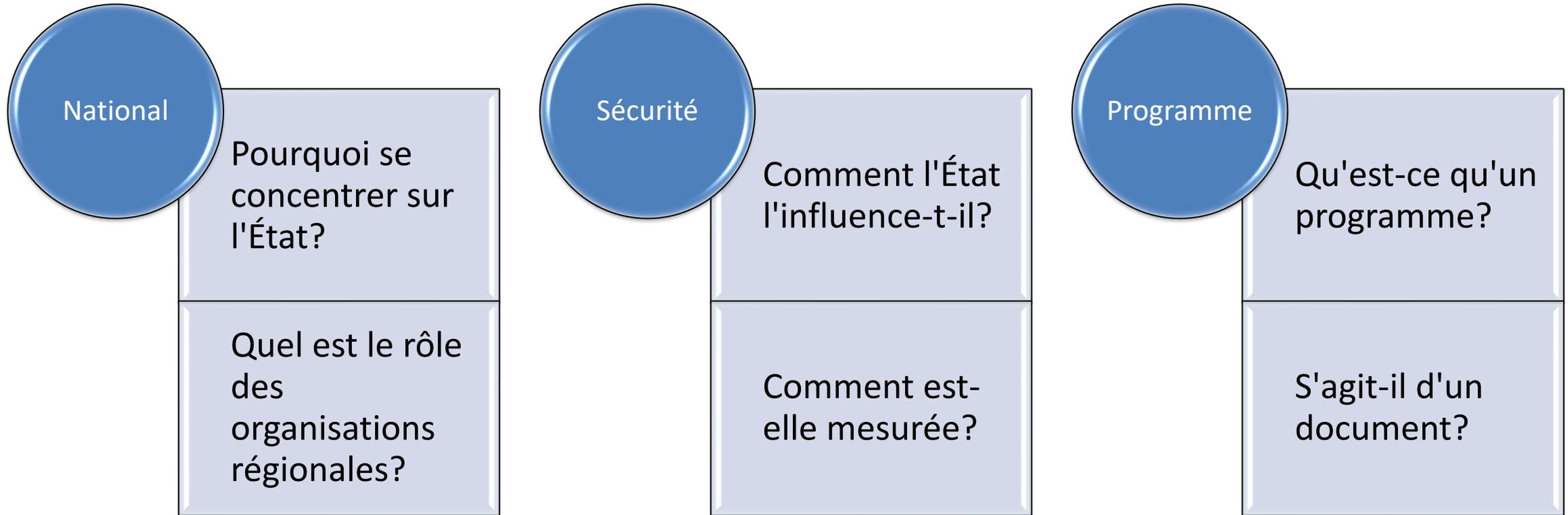
- un système de gestion de la qualité (SGQ);
- un système de gestion de la sécurité (SGS);
- un système de gestion de la sûreté (SGSeC);
- un système de management environnemental (SGE);
- un système de gestion de la santé et de la sécurité au travail (SGSST);
- un système de gestion financière (SGF);
- un système de gestion de la documentation (SGD);
- etc.

# Définition du SGS (Annexe 19, 1er amendement)

***Systeme de gestion de la sécurité:*** Approche systématique de la gestion de la sécurité, comprenant les structures organisationnelles, l'obligation de rendre compte, les responsabilités, les politiques et les procédures nécessaires.



# PNS : Le Programme National de Sécurité



# PNS : Définition (Annexe 19, premier amendement)

*Programme National de Sécurité: «Un ensemble intégré de règlements et d'activités qui visent à améliorer la sécurité»*



# PNS -> modifications proposées avec SL 23/18

A19  
amdt. 2

*PNS :*

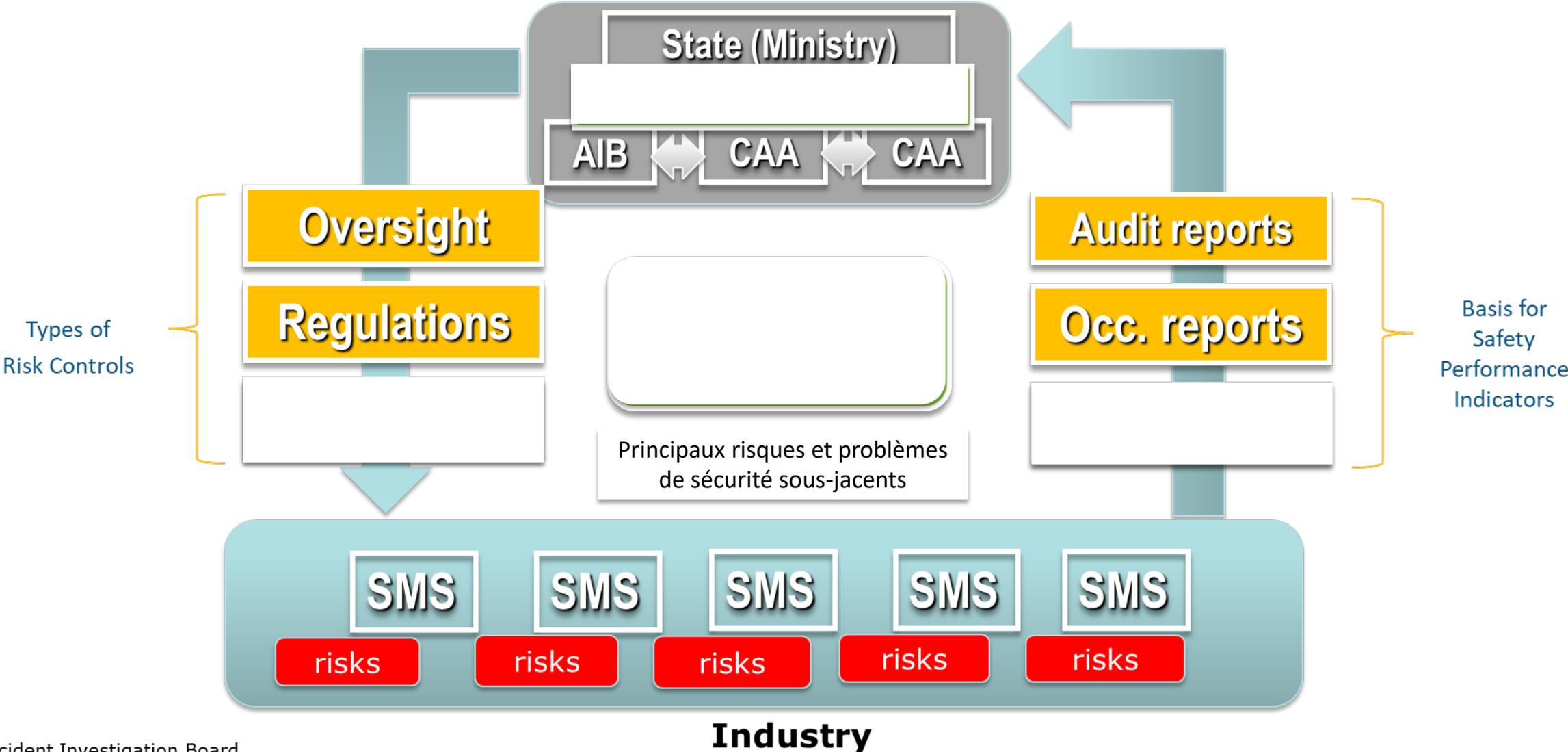
*«Un ensemble intégré de **lois**, de règlements, de **politiques, d'objectifs et de processus** et activités visant à assurer **la gestion de** ~~améliorer~~ la sécurité de **manière proactive**»*

## ***Justification:***

*Il est proposé de mettre à jour la définition afin d'y inclure des aspects importants d'un programme national de sécurité et de souligner que l'objectif d'un PNS est d'aider l'État à gérer la sécurité de manière proactive.*

*La définition actuelle implique que l'objectif d'un PNS se limite aux réglementations et aux activités, ce qui n'est pas conforme à l'intention décrite dans l'esprit de l'Annexe 19. Le terme «gestion» remplace le terme «amélioration» car il est plus large et répond à diverses circonstances.*

# Le rôle de l'État



# Cartographie des risques de l'Etat

(Risk Picture/Risk Portfolio/Risk Map)

Les États ont besoin d'une cartographie des risques pour la sécurité définie au niveau national. Elle sera au cœur de leur PNS.

- La cartographie des risques reflète la compréhension par l'État des risques les plus importants pour la sécurité de son système aérien, y compris les risques **systemiques, opérationnels et organisationnels**.
- Sur la base de cette cartographie des risques et compte tenu des contraintes (disponibilité des ressources, impératifs législatifs, capacités technologiques), l'État définira des objectifs de sécurité qui guideront les actions de sécurité.
- La «cartographie des risques» établi au niveau régional devrait être prise en considération.

Exemple pour l'UE: [EPAS Volume III](#)

# PNS : Fonctions et processus pré-existants

- Politiques et procédures de surveillance
- Mécanisme de gestion des données d'audit et d'appui à la programmation des audits
- Fonction réglementaire
- Mécanisme de révision régulière de la réglementation
- Politiques et outils pour résoudre les problèmes de sécurité
- Mécanisme de collecte des données de sécurité & informations (accidents, incidents graves, événements)
- Politiques et programmes de formation
- Etc. (couvrant les 8 Eléments Critiques)

# PNS : nouvelles fonctions & processus à implémenter

- Gouvernance de l'État en matière de sécurité
  - Y compris une définition claire de la responsabilisation, des rôles et des responsabilités pour la prise de décision fondée sur les risques
- Un mécanisme national de coordination de la gestion de la sécurité
  - fédérer toutes les entités étatiques ayant un rôle dans la sécurité aérienne
- Une politique de sécurité publique explicite et des objectifs mesurables
- Mécanismes de prise de décisions axées sur les risques et la performance
- Un processus de gestion des risques de sécurité (GRS) au niveau de l'État
  - permettant de dresser un tableau des risques pour l'État
  - garantissant la participation des parties prenantes
- Promotion de la sécurité
- .....

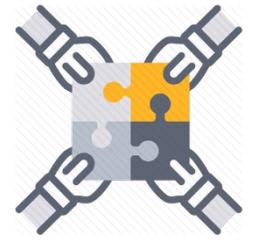
# Les différentes entités étatiques jouant un rôle dans le PNS



MOR : Mandatory Occurrence Reporting -> Comptes rendus d'événements obligatoires

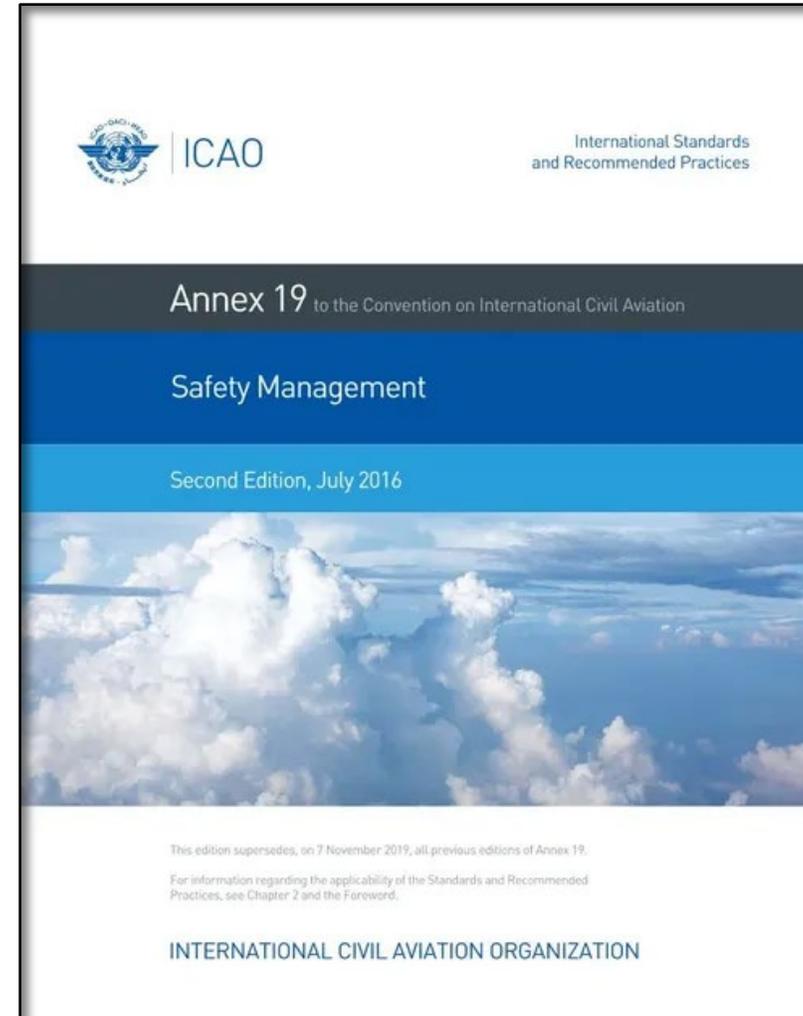
VOR : Voluntary Occurrence Reporting -> Comptes rendus volontaires d'événements et de dangers

# PNS : Objectifs

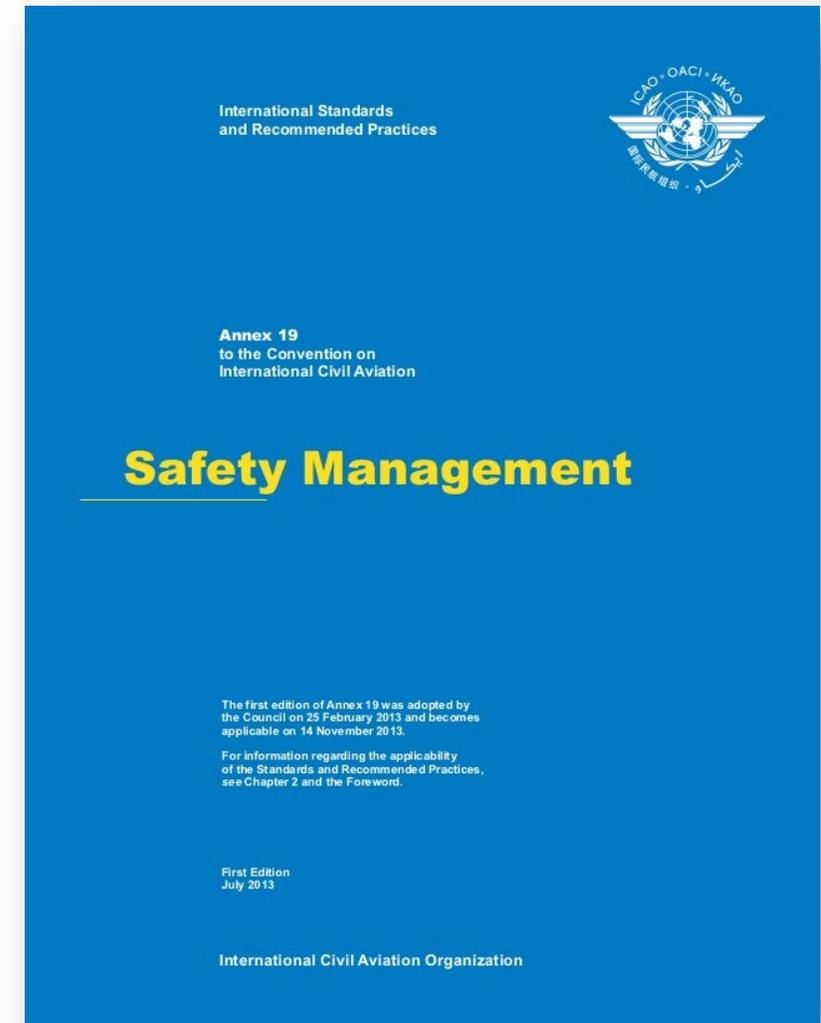
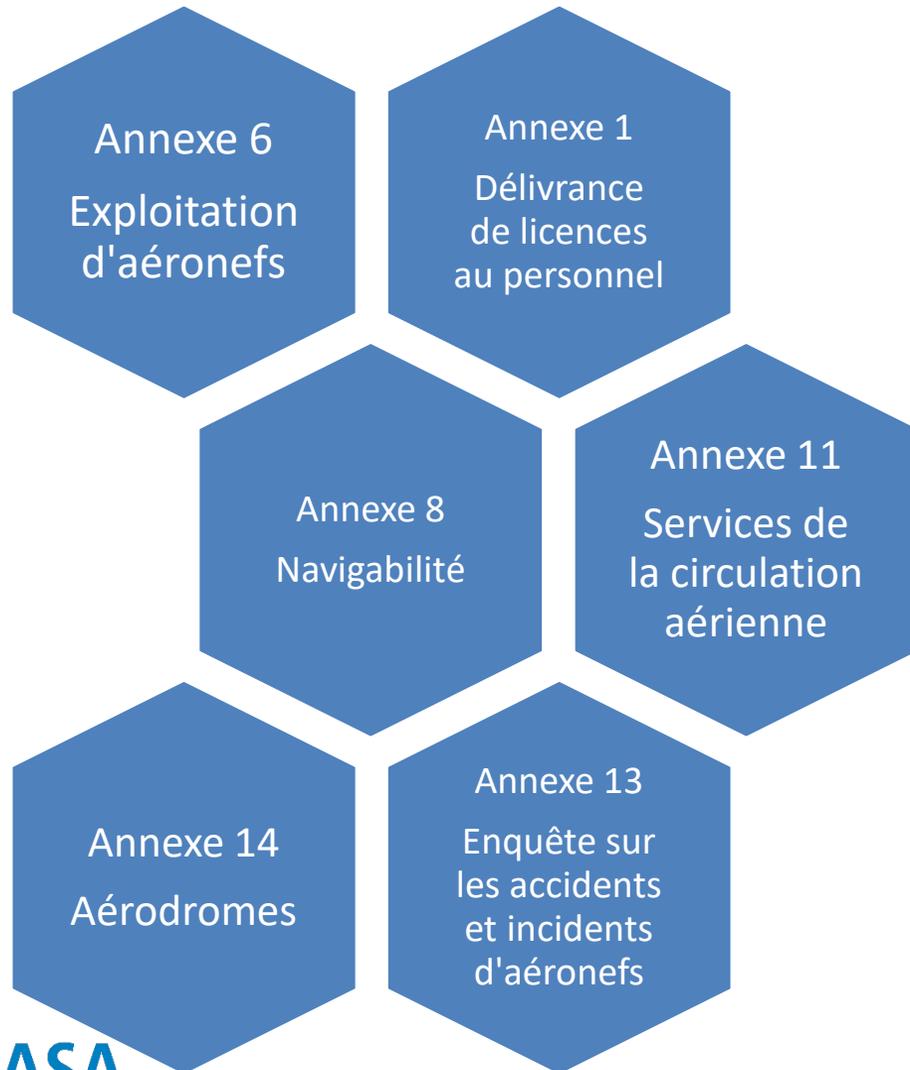


- veiller à ce qu'un État ait mis en place le cadre réglementaire minimal requis
- assurer l'harmonisation entre les organismes de réglementation et d'administration de l'État dans leurs rôles respectifs en matière de gestion de la sécurité;
- faciliter la surveillance et la mesure des performances globales de l'industrie aéronautique de l'État en matière de sécurité;
- coordonner et améliorer en permanence les fonctions de gestion de la sécurité de l'État
- soutenir une mise en œuvre et une interaction efficaces avec les SGS des prestataires de services

# Annexe 19 de l'OACI



# Origine de l'annexe 19 de l'OACI, première édition



# Amendement 1 publié en mars 2016

## 1<sup>st</sup> Phase \*

### Annex 19 First Edition

Adoption: 25 February 2013

Effective: 15 July 2013

Applicable: 14 November 2013



### Safety Management Manual SMM (Doc 9859)

Third Edition, free of charge [here](#)



## 2<sup>nd</sup> Phase\*

### Amendment 1 to Annex 19

Adoption: 2 March 2016

Effective: 11 July 2016

Applicable: **7 November 2019**

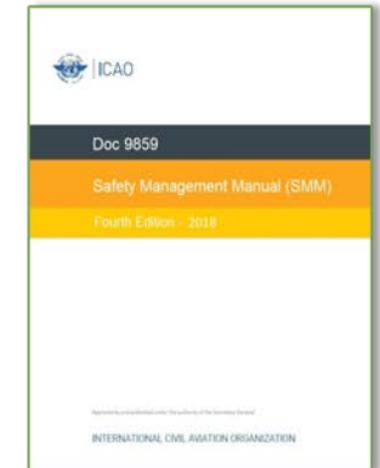
### Safety Management Manual SMM (Doc 9859)

Fourth edition: [online-version](#)

#### \* PANELS INVOLVED:

Safety Management Panel (**SMP**) ,

Airworthiness Panel (**AIRP**), Safety Information Protection Task Force (**SIP TF**)



# Annexe 19, amendement 1- structure



**Focus: States**

Foreword

Chapter 1 - Definitions

Chapter 2 - Applicability

**Chapter 3 - State Safety Management  
Responsibilities**

Chapter 4 - Safety Management System

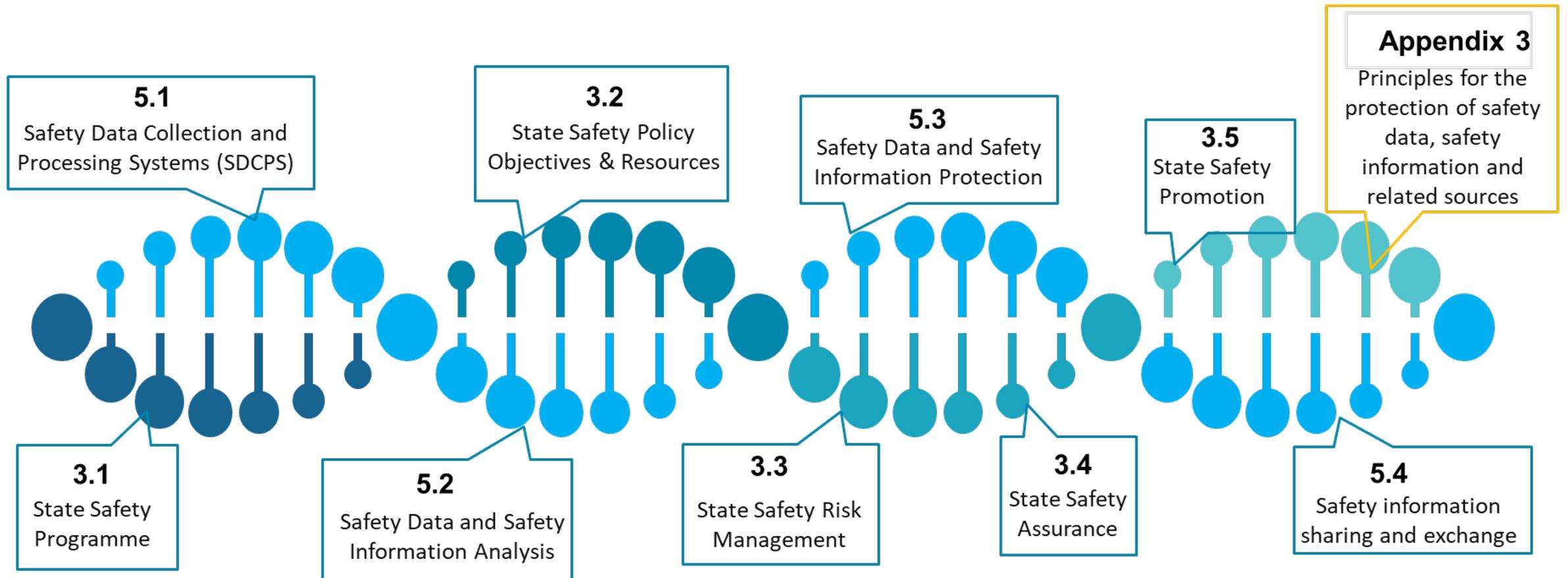
**Chapter 5 - Safety Data Collection,  
Analysis and Exchange**

**Appendix 1 - State Safety Oversight System (8  
critical elements of oversight)**

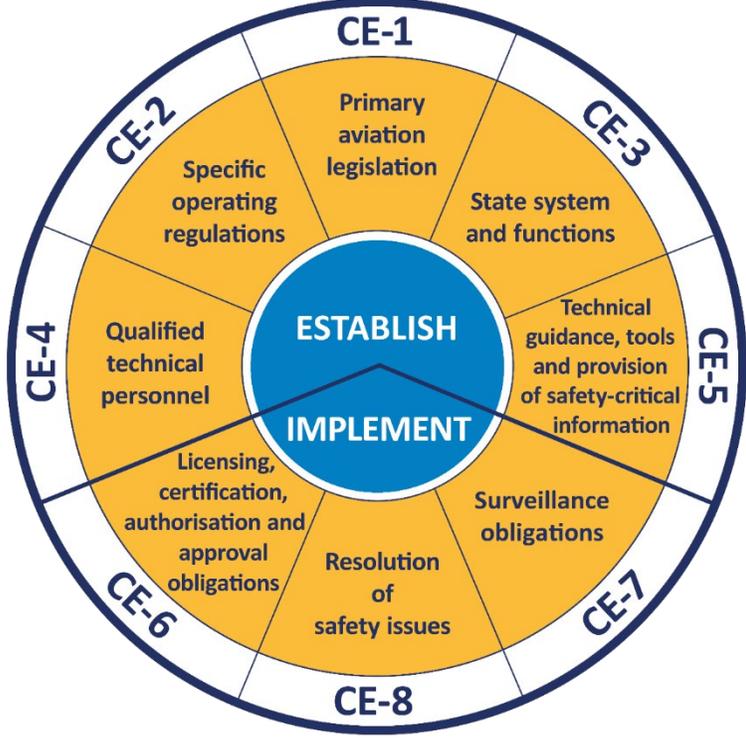
Appendix 2 - Framework for a Safety Management  
System (SMS): 4 components and 12 elements

**Appendix 3 - Principles for the Protection of  
Safety Data, Safety Information and related  
sources**

# SARP du PNS: Chapitres 3, 5 et Appendice 3

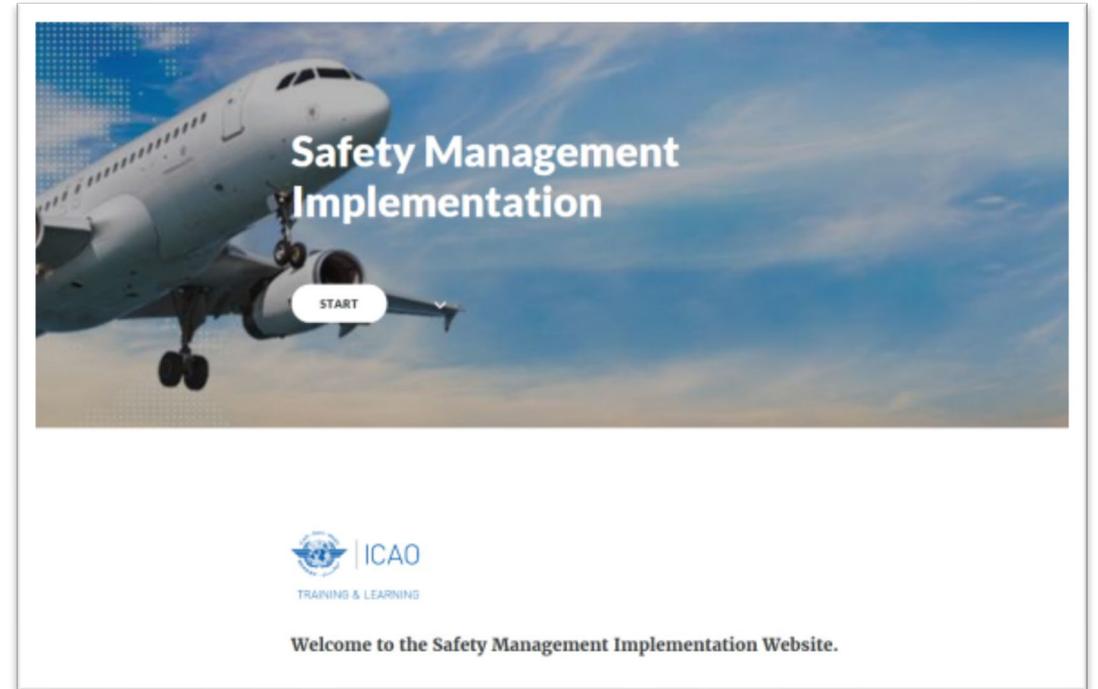
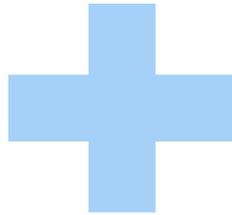


# Programme intégré de sécurité de l'État (SMM 4<sup>e</sup> édition)



- Les éléments du cadre du PNS, précédemment contenus dans l'annexe A de l'Annexe 19, ont été élevés au niveau SARPS.
- Les dispositions rationalisées devraient aider les États à mettre en œuvre le PNS de manière plus efficace.

# Annexe 19: orientations connexes



9 chapitres regroupés sous 3 thèmes:

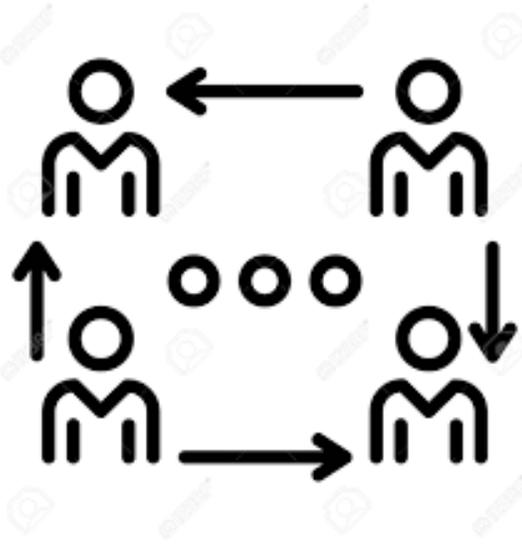
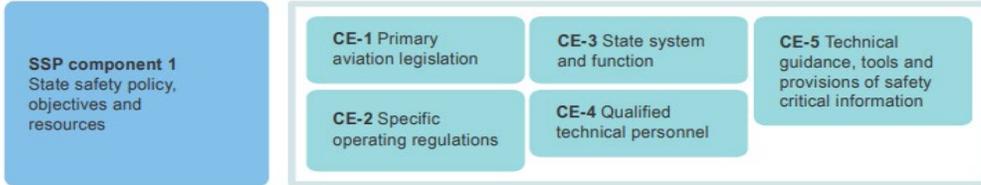
- Principes fondamentaux de la gestion de la sécurité (1-3)
- Élaboration de renseignements sur la sécurité (4-7)
- Mise en œuvre de la gestion de la sécurité (8-9)

[Site web du SMI](#)

Exemples et documents d'orientation à l'appui de la SMM



# 3.1 -> Programme National de Sécurité



3.1 Les États établiront et tiendront à jour un PNS proportionnel à la taille et à la complexité du système d'aviation civile de l'Etat, mais ils peuvent **déléguer des fonctions et des activités liées à la gestion de la sécurité à un autre État, à une organisation régionale de supervision de la sécurité (RSOO) ou à une organisation régionale d'enquête sur les accidents et incidents (RAIO).**

Exemples d'une telle délégation dans la région WACAF ?



## 3.1 Généralités – Modifications proposées avec SL 23/18

A19  
amdt. 2

**Nouvelle note 3:** Un plan national de sécurité aérienne (PNSA), conforme au plan mondial de sécurité aérienne (PGSA/GASP, doc. 10 004) et au plan régional de sécurité aérienne correspondant, complète les processus et activités de la PNS énumérés dans le présent chapitre. Des orientations sur les PNSA figurent dans le manuel sur l'élaboration des plans régionaux et nationaux de sécurité aérienne (doc. 10 131).

**Nouvelle recommandation 3.1.2:** Lors de l'établissement et de la gestion d'un PNS, une attention particulière devrait être accordée aux facteurs humains et la performance humaine.

**Nouvelle note:** Des orientations sur les implications des facteurs humains et la performance humaine pour la PSN figurent dans le manuel sur la performance humaine (HP) à l'intention des régulateurs (doc. 10 151).



# 3.1 -> Programme national de sécurité (SL 23/18)

A19  
amdt. 2



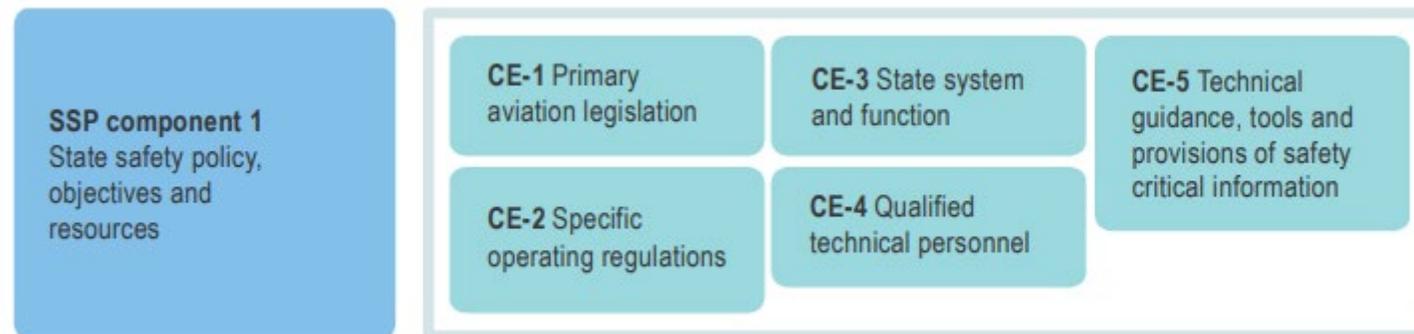
**Il est proposé de déplacer au 3.2.3.2 les anciens éléments du paragraphe 3.1.1 relatifs à la délégation:**

Les États établissent leurs fonctions et activités PNS, mais peuvent les déléguer à un autre État, à l'Organisation régionale de surveillance de la sécurité (RSOO) ou à l'Organisation régionale d'enquête sur les accidents et incidents (RAIO), le cas échéant.

**Note.— Les États conservent la responsabilité des fonctions et activités du PNS déléguées à un autre État, à la RSOO ou à la RAIO.** Des orientations sur la délégation des fonctions et activités du PNS figurent dans le manuel de gestion de la sécurité (doc. 9859). Des orientations supplémentaires sur la mise en place des RSOO et des RAIO figurent respectivement dans le manuel de surveillance de la sécurité (doc. 9734), dans la partie B — Création et gestion d'un organisme régional de surveillance de la sécurité, et dans le manuel relatif à l'organisme régional d'enquête sur les accidents et les incidents (doc. 9946).

## 3.2 Politique, objectifs et ressources de l'État en matière de sécurité **(composant 1 du PNS)**

→ Ce composant définit les éléments 'habilitants' (*enablers*) dont les États ont besoin pour gérer la sécurité.



# Législation primaire dans le domaine de l'aviation

3.2.1.1 Les États établissent une législation primaire en matière d'aviation conformément à la section 1 de l'appendice 1.

3.2.1.2 **Recommandation.** Les États devraient mettre en place **une politique d'application qui précise les conditions et les circonstances dans lesquelles les prestataires de services disposant d'un SGS sont autorisés à traiter et à résoudre, en interne, dans le cadre de leur SGS et à la satisfaction de l'autorité compétente de l'État, les événements impliquant certaines questions de sécurité.**

Proposition visant à le renommer "Politique de surveillance" pour l'amendement 2 de l'Annexe 19.



# Politique d'application -> modifications proposées avec SL 23/018

A19  
amdt. 2

Déplacé du 1<sup>er</sup> au 3<sup>ème</sup> composant du PNS et mise à niveau de la Recommandation vers une Norme

~~3.2.1.2 3.4.1.4~~ Recommandation modifiée. — ~~Il est recommandé que les États examinent~~  
Les États devront mettre en place une politique de surveillance qui précise les conditions et les circonstances dans lesquelles les prestataires de services disposant d'un SGS sont autorisés à traiter et à résoudre, en interne, dans le cadre de leur SGS et à la satisfaction de l'autorité publique compétente, les événements impliquant certains problèmes de sécurité.

## ***Justification:***

Le prestataire de services doit développer la capacité de gérer, en interne et, **le cas échéant, en coopération avec d'autres prestataires de services:**

- la résolution des problèmes de sécurité,
- des manquements en matière de sécurité d'exploitation, y compris
- le non-respect/l'inexistence de procédures opérationnelles normalisées établies.

Cette capacité est une caractéristique importante d'un processus de maturité de SMS. Ces questions de sécurité doivent être gérées et résolues à la satisfaction de l'autorité de l'État. Les conditions et les limites doivent être établies et expliquées dans la politique de surveillance.

# PNS et législation primaire dans le domaine de l'aviation

- Votre législation primaire en matière d'aviation aborde-t-elle de manière adéquate le système et les fonctions du PNS?
- Dans la négative, quels changements avez-vous apportés à votre législation primaire?
  - Par exemple, existe-t-il un décret ou un document juridique?
    - donner à une entité les moyens de mettre en œuvre le PNS?
    - pour assurer la protection des données de sécurité & juste culture?
    - pour définir votre politique d'application?
  - Quels autres éléments du cadre du PNS avez-vous abordés dans votre législation primaire dans le domaine de l'aviation ?



# Règlements d'exploitation spécifiques

3.2.2.1 Les États établiront des règlements d'exploitation spécifiques en conformité avec la section 2 de l'Appendice 1.

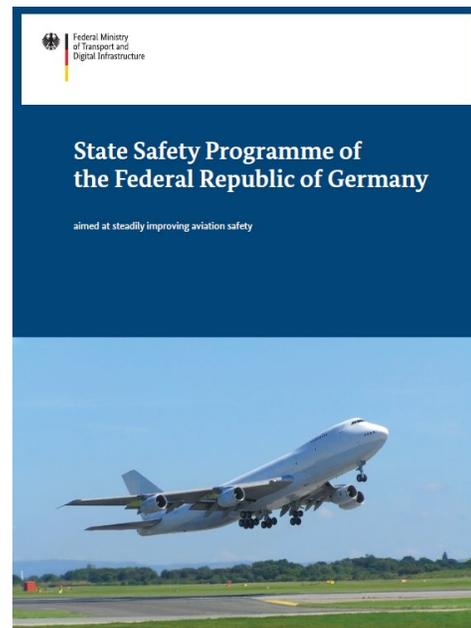
3.2.2.2 Les États examineront périodiquement les règlements d'exploitation spécifiques, les documents d'orientations et les politiques de mise en œuvre pour s'assurer qu'ils demeurent pertinents et appropriés.



# Documentation du PNS



3.2.3.2. **Recommendation.** Il est recommandé que les États déterminent, définissent et documentent les exigences, obligations, fonctions et activités en ce qui concerne **l'établissement et à la tenue a jour du PNS**, y compris les directives pour planifier, organiser, développer, maintenir, contrôler et améliorer continuellement le PNS d'une manière qui répond aux objectifs de sécurité de l'État.



# Politique, objectifs et ressources en matière de sécurité



**3.2.3.3. *Recommendation.*** Il est recommandé que les Etats établissent une **politique et des objectifs de sécurité** qui traduisent leur engagement envers la sécurité et contribuent à promouvoir une **culture positive de la sécurité au sein de la communauté aéronautique**.

**3.2.3.4 *Recommendation.*** Il est recommandé que la politique et les objectifs de sécurité soient publiés et examinés périodiquement pour s'assurer qu'ils demeurent pertinents et qu'ils conviennent en permanence à l'État.

# Politique de sécurité, objectifs et ressources → modifications proposées avec SL 23/18

A19  
amdt. 2



**3.2.3.3 Recommendation.** ~~Il est recommandé que les Etats établissent~~ Les États **devront** établir une politique et des objectifs de sécurité qui traduisent leur engagement envers la sécurité et contribuent à promouvoir une culture positive de la sécurité au sein de la communauté aéronautique.

**Justification:** *La mise à niveau proposée renforce l'importance de la politique et des objectifs de l'État en matière de sécurité et est alignée sur la proposition de modification de la norme 3.4.2.1, qui souligne que les objectifs de l'État en matière de sécurité sont un aspect essentiel du processus de gestion des performances de l'État en matière de sécurité.*

# Politique de sécurité, objectifs et ressources → modifications proposées avec SL 23/18

A19  
amdt. 2

SSP component 1  
State safety policy,  
objectives and  
resources

CE-1 Primary  
aviation legislation

CE-3 State system  
and function

CE-5 Technical  
guidance, tools and  
provisions of safety  
critical information

CE-2 Specific  
operating regulations

CE-4 Qualified  
technical personnel

**3.2.3.4 Recommendation.** — ~~Il est recommandé que la politique et les objectifs de sécurité soient publiés.~~ Les **fonctions du PNS**, la politique de sécurité et les objectifs de sécurité ~~devraient~~ **devront être documentés et réexaminés** périodiquement pour s'assurer qu'ils restent pertinents et appropriés pour l'État.

**Justification:** *Il est proposé de faire passer la pratique recommandée à une norme, car il est jugé essentiel de documenter et d'examiner périodiquement la politique de sécurité et les objectifs de sécurité à l'appui de la composante 1 du PNS. Les fonctions du PNS ont été ajoutées car il est nécessaire de fournir au personnel concerné une compréhension commune des rôles et des responsabilités du PNS pour soutenir la mise en œuvre du PNS. L'utilisation du terme «publié» était ambiguë, car il n'était pas clair si la publication devait être interne ou externe.*

# Politique de sécurité, objectifs et ressources → modifications proposées avec SL 23/18



**Nouveau 3.2.3.5** Les États veillent à ce que le rôle des autorités de l'aviation civile soit dûment pris en compte dans la planification des interventions d'urgence et la gestion des crises au niveau des États, afin de remédier efficacement aux incidences sur l'aviation.

**Justification:** *La norme proposée vise à faire en sorte que les autorités aient spécifiquement la possibilité de participer activement à la gestion des événements ou des crises au niveau des États, et à inciter les États à veiller à ce que l'aviation et le rôle qu'elle joue soient dûment pris en compte dans les plans d'intervention d'urgence plus larges au niveau des États.*

*Ceci est considéré comme quelque chose qu'un État doit aborder dans la définition des fonctions PNS et des rôles connexes.*

# Politique, objectifs et ressources du PNS



- Où avez-vous inclus votre politique de sécurité/politiques de sécurité?
- Dans quel document avez-vous inclus vos objectifs de sécurité?
- Où décrivez-vous la manière dont les ressources sont allouées, entre autres, à la politique de sécurité?

# Objectifs de sécurité -> base pour les IPS et les cibles de l'État

Les objectifs de sécurité sont de brefs énoncés de haut niveau sur les réalisations en matière de sécurité ou les résultats souhaités à atteindre. Les objectifs de sécurité orientent les activités de gestion de la sécurité de l'État et devraient donc être cohérents avec la politique de sécurité qui définit les engagements de haut niveau de l'État en matière de sécurité.

## Exemples d'objectifs de sécurité

Par rapport aux processus	Etat ou Industrie	Augmentation du niveau des constats d'événements
Par rapport aux résultats	Industrie	Réduction du nombre d'incidents en escale par rapport à l'année passée
Par rapport aux résultats	Etat	Réduction du nombre d'incidents graves en aviation Générale

S  
M  
A  
R  
T

# 3.3 Gestion des risques de sécurité par l'État



# Obligations en matière de délivrance de licences, de certification, d'autorisation et d'approbation (composant 2 du PNS)



**3.3.1** Les États satisferont à leurs obligations en matière de délivrance de licences, de certification, d'autorisation et d'approbation en conformité avec la section 6 de l'Appendice 1.

## 3.3.1 Obligations en matière de délivrance de licences, de certification, d'autorisation et d'approbation (**composant 2 du DNSC**)



- Une approche progressive est recommandée pour l'acceptation initiale du SMS.
- Vérifiez que les prérequis ('enablers') sont en place.
- Les résultats du SGS se matérialiseront que lorsque tous les composants sont pleinement mis en œuvre.

# 3.3.2 Obligations relatives au système de gestion de la sécurité → modifications proposées avec SL 23/18



3.3.2.1 Les États exigeront que les prestataires de services suivants qui relèvent de leur autorité mettent en œuvre un SGS:

**Nouveau:** c) les exploitants titulaires d'un certificat d'exploitant de système d'aéronef télépiloté (RPAS) et autorisés à effectuer des opérations internationales conformément à l'annexe 6, partie IV;

**Nouvelle note.**— Lorsque les activités de maintenance ne sont pas menées par un organisme de maintenance agréé conformément à l'annexe 6, partie IV, elles sont incluses dans le champ d'application du SGS de l'exploitant.

**Justification:** *Le PGS de l'OACI a approuvé l'extension de l'applicabilité des SGS aux opérations RPAS selon les règles de vol aux instruments internationales (IFR) dans l'espace aérien contrôlé conformément à l'Annexe 6, Partie IV, qui constituent les opérations les plus complexes. Ces opérations correspondent à la troisième catégorie «risque accru certifié/réglementé»*

# Obligations relatives au système de gestion de la sécurité → modifications proposées avec SL 23/18



3.3.2.1 Les États exigeront que les prestataires de services suivants qui relèvent de leur autorité mettent en œuvre un SGS:

....

**Modifié:** h) les exploitants d'aérodromes certifiés **ou d'héliports certifiés** conformément à l'Annexe 14, Volume I **et Volume II, respectivement.**

***Justification:** Il est essentiel pour les exploitants d'héliports de démontrer l'efficacité de l'organisation et de la gestion de l'héliport en ayant un système de gestion de la sécurité au moment de la certification.*

# Obligations relatives au système de gestion de la sécurité → modifications proposées avec SL 23/18



**Supprimé 3.3.2.2 Recommandation.** — ~~Il est recommandé que Les États veillent à ce que les indicateurs et les cibles de performance de sécurité établis par les prestataires de services et par les exploitants soient acceptables.~~

**Note supprimée.** — ~~Des orientations sur la détermination d'indicateurs et de cibles de performance de sécurité appropriés figurent dans le Manuel de gestion de la sécurité (MGS) (doc. 9859).~~

**Justification:** Éviter les doubles emplois avec la nouvelle norme 3.4.1.3 proposée et la nouvelle recommandation 3.4.2.2.

# L'enquête sur les accidents et les incidents est.....



Aucune modification proposée avec SL 23/18

3.3.3 Les États mettront en place un **processus d'enquête sur les accidents et les incidents en conformité avec les dispositions de l'Annexe 13**, afin d'appuyer la gestion de la sécurité à l'intérieur de l'État.



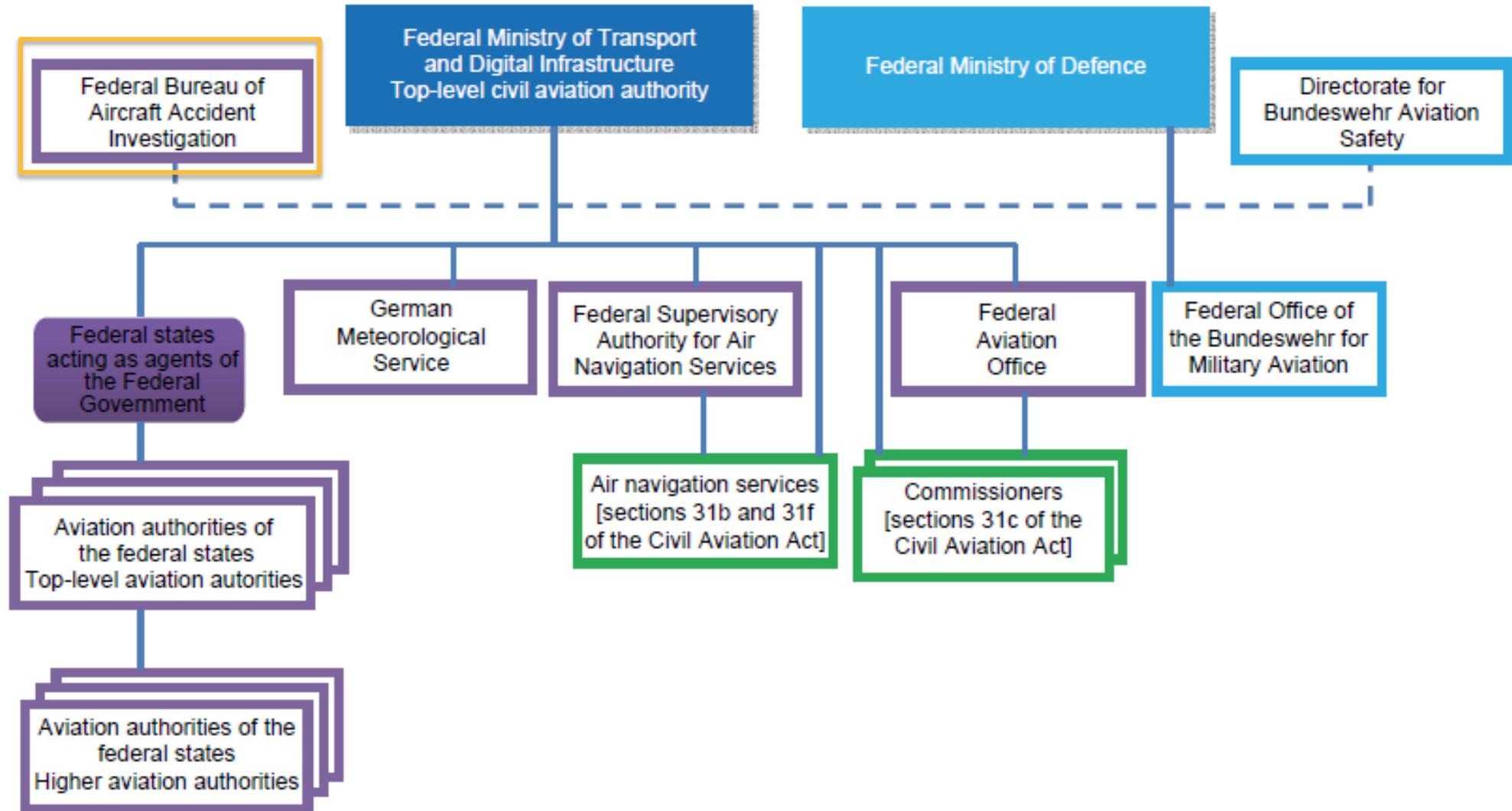
Les enquêtes sur les accidents et les incidents font partie intégrante du PNS -> SRM réactif.

L'annexe 13 définit les SARP pour la conduite des enquêtes sur les accidents et les incidents.

*Dans l'UE:*

*Règlement (UE) n° 996/2010 relatif aux enquêtes sur les accidents*

# .... partie intégrante du PNS



# Identification des dangers et gestion des risques pour la sécurité



En Europe, pour les dangers liés aux événements signalés, cette question est traitée dans le règlement (UE) no 376/2014 et dans les modalités d'exécution y afférentes, en particulier:

[Règlement \(UE\) 2020/2034 relatif au système européen commun de classification des risques \(ERCS\)](#)

3.3.4.1 Les États établiront et tiendront à jour un processus pour déterminer les **dangers à partir des** données de sécurité collectées.

**Note 1.** Chapitre 5 contient d'autres renseignements sur la collecte et l'analyse des données de sécurité ainsi que le partage et l'échange d'informations de sécurité.

**Note 2.** Des renseignements supplémentaires sur la détermination des dangers et des problèmes de sécurité sur lesquels baser les mesures préventives figurent peut-être dans les **rapports finaux d'accidents et d'incidents**.

# Identification des dangers et gestion des risques pour la sécurité



**3.3.4.2 Les États élaboreront et tiendront à jour un processus permettant d'évaluer les risques de sécurité liées aux dangers identifiés.**

# Identification des dangers et gestion des risques pour la sécurité



3.3.5.1 Les États **mettront en place** des mécanismes pour la résolution des questions de sécurité en conformité à la section 8 de l'Appendice 1.  **CE 8**

3.3.5.2 **Recommandation.** — Il est recommandé que les Etats élaborent et tiennent à jour un processus pour gérer les des risques desécurité.

**Note 1.** — Les mesures que l'on peut prendre pour gérer les risques desécurité peuvent comprendre: l'acceptation, l'atténuation, l'évitement ou le transfert.

**Note 2.** — Les risques de sécurité et les problèmes de sécurité ont souvent des facteurs sous-jacents qui doivent être soigneusement analysés.

# Identification des dangers et gestion des risques pour la sécurité



Les modifications proposées aux sections 3.3.4 et 3.3.5 avec la SL 23/18 seront présentées dans le cadre du module

«Comment créer une cartographie des risques de l'État»

(jour 4).

.



# Exemple de processus de gestion des risques

- > AESA



## 3.4 Assurance de la sécurité de l'État (**composant 3 du PNS**)

→ Les activités d'assurance de la sécurité de l'État visent à garantir que les fonctions de l'État atteignent les objectifs et buts de sécurité prévus.



# Obligations de surveillance (‘oversight’ dans la terminologie de l’AESA)



3.4.1.1 Les États **satisferont à leurs** obligations de surveillance en conformité à la section 7 de l'Appendice 1.  **CE 7**

**Note.**— La surveillance d’un prestataire de services prend en compte la performance de sécurité ainsi que la taille et la complexité de ses produits ou services aéronautiques.

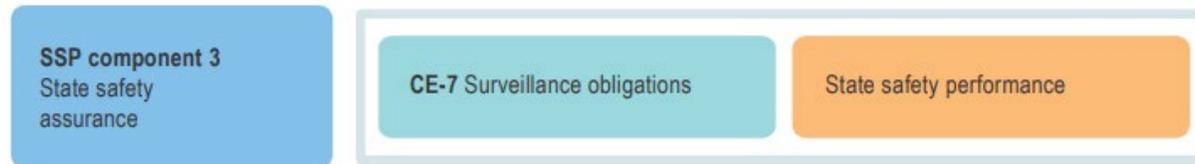
# Obligations de surveillance



**3.4.1.2 Recommendation.— Il est recommandé que les Etats établissent** des procédures pour hiérarchiser les inspections, les audits et les enquêtes en faveur des domaines où la sécurité soulève une plus grande préoccupation ou représente un plus grand besoin.

**Note** - Les profils de risques organisationnels, les résultats de la détermination des dangers et de l'évaluation des risques et les résultats de la surveillance peuvent fournir des informations pour la hiérarchisation des inspections, audits et enquêtes.

# Obligations de surveillance



**3.4.1.3 Recommendation.—** *Il est recommandé que les États examinent périodiquement les performances de sécurité de chacun des prestataires de services.*

# Obligations de surveillance



Les modifications proposées à la section 3.4.1 seront présentées dans le cadre du module «Surveillance et promotion de la sécurité dans un environnement de gestion de la sécurité» (jour 5).

# Performances de l'État en matière de sécurité



3.4.2.1 Les États fixeront le **niveau acceptable de performance en matière de sécurité** qu'ils doivent atteindre au moyen de leur PNS.

**Note 1** - L'Etat peut atteindre un niveau acceptable de performance de sécurité par la mise en œuvre et à la tenue à jour d'un PNS ainsi que d'indicateurs et de cibles de performance de la sécurité qui montrent que la sécurité est gérée efficacement et fondée sur la mise en œuvre des SARP sur la sécurité existantes.

**Note 2** - Des orientations sur l'établissement d'indicateurs et de cibles de performance en matière de sécurité, ainsi que d'un niveau acceptable de performance de sécurité, figurent dans le Manuel de Gestion de la Sécurité (SMM - Doc 9859).

# Performances de sécurité de l'État – modifications proposées avec SL 23/18

SSP component 3  
State safety  
assurance

CE-7 Surveillance obligations

State safety performance

Modifié: **Mesure et surveillance** des performances de sécurité de l'État

A19  
amdt. 2

**3.4.2.1** Les États **devront établir des indicateurs de performance de sécurité, étayés par des moyens qualitatifs selon les besoins**, afin de mesurer et de suivre les performances de sécurité à atteindre grâce à leur PNS.

Note 1 **Supprimée**

**La Note 2 modifiée devient la Note.** Des orientations sur l'établissement d'indicateurs de performance de sécurité et sur les moyens qualitatifs pour mesurer et surveiller les performances de sécurité de l'État figurent dans le manuel de gestion de la sécurité (doc. 9859).

**Nouvelle Note 2** - D'autres dispositions relatives aux informations de sécurité qui appuient l'établissement d'indicateurs de performance de sécurité pour la mesure et la surveillance de la performance de sécurité de l'État se trouvent au point 5.3.1.



# Performances de l'État en matière de sécurité modifications proposées avec SL 23/18

## ***Justification:***

Cette proposition a été élaborée conformément à la recommandation AN-Conf/13 6.2.1/1 c) demandant à l'OACI de revoir le concept de niveau acceptable de performance en matière de sécurité (ALoSP) en tenant compte de l'expérience des États.

Le manque de cohérence dans l'interprétation et la mise en œuvre du concept d'ALoSP entre les États est en partie dû à la difficulté découlant de la traduction du mot «acceptable» dans la mise en œuvre pratique.

...

La mention du PNS est supprimée, étant donné que les performances de l'État en matière de sécurité ne sont pas seulement obtenues au moyen d'un PNS, mais également au moyen de SGS mis en œuvre par les prestataires de services du système de l'aviation civile.

Étant donné que l'utilisation de cibles de sécurité (targets) peut être contre-productive ou entraîner un comportement indésirable, la référence aux cibles de sécurité a été supprimée de la norme.

Une nouvelle note 2 est ajoutée au point 3.4.2.1 pour établir un lien avec le point 5.3.1 a).

# Performances de l'État en matière de sécurité

SSP component 3  
State safety  
assurance

CE-7 Surveillance obligations

State safety performance

**3.4.2.2 Recommendation.**— Il est recommandé que les États élaborent et tiennent à jour un processus pour évaluer l'efficacité des mesures prises pour gérer les risques de sécurité et résoudre les problèmes de sécurité.

**Note.**— Les résultats des évaluations de sécurité peuvent être utilisés pour sous-tendre la hiérarchisation des mesures de gestion des risques de sécurité.

**3.4.2.3 Recommendation.**— Il est recommandé que les États évaluent l'efficacité de leurs PNS respectifs afin de maintenir ou de constamment améliorer leur niveau global de performance de sécurité.

# Performances de l'État en matière de sécurité

## modifications proposées avec SL 23/18

A19  
amdt. 2



**3.4.2.2 Texte original déplacé au 3.4.4 & modifié: Recommandation.**— Il est recommandé que les États s'assurent que les moyens de mesure des performances de sécurité mis en place par les prestataires de services visés au point 3.3.2.1 tiennent compte et soutiennent, le cas échéant, la mesure et la surveillance des performances de sécurité au niveau des États.

**Note modifiée.**— La collaboration entre l'État et les prestataires de services, et les RSOO le cas échéant, facilite le développement d'une mesure et d'un suivi efficaces des performances en matière de sécurité dans l'ensemble du système de l'aviation civile de l'État.

**Texte original déplacé au 3.4.4 – supprimé du 3.4.2**

# Performances de l'État en matière de sécurité

## modifications proposées avec SL 23/18

A19  
amdt. 2



**3.4.2.3 Texte original déplacé au 3.4.4 & modifié: Recommandation.**— Il est recommandé que les États évaluent périodiquement l'efficacité de leurs processus et activités afin de maintenir ou d'améliorer en permanence leur PNS.

**Texte original déplacé au 3.4.4 – supprimé du 3.4.2**

# Performances de l'État en matière de sécurité

## modifications proposées avec SL 23/18

### *Justification:*

En tant que recommandation, le nouveau 3.4.2.2 proposé n'oblige pas les prestataires de services concernés à n'utiliser que les moyens conformes à ceux établis au niveau de l'État.

L'intention est d'établir un lien entre les moyens de mesure et de surveillance des performances de sécurité de l'État et la mesure et la surveillance des performances de sécurité des prestataires de services individuels et les RSOO, le cas échéant, en facilitant la mise en œuvre du 3.4.2.1 modifié.

Cette nouvelle recommandation trouve son origine dans le paragraphe 3.3.2.2, dont le texte a été reformulé pour l'aligner sur les autres propositions initiales relatives à la gestion des performances en matière de sécurité.

**Il est proposé de déplacer les 3.4.2.2 et 3.4.2.3 d'origine dans la nouvelle sous-section 3.4.4 «Amélioration continue du PNS» avec les modifications pertinentes.**

# Édition actuelle: Indicateurs (IPS) et cibles (targets) de rendement (CPS) en matière de sécurité



- Les **IPS** et les **CPS** reflètent les objectifs de sécurité de l'État.
- Ces objectifs devraient tenir compte du profil de risque de l'État.
- **IPS** : Deux types d'indicateurs différents:



# Édition actuelle - 3.4 Assurance de la sécurité de l'État

SSP component 3  
State safety  
assurance

CE-7 Surveillance obligations

State safety performance

**3.4.2.3 Recommendation.**— Il est recommandé que les États évaluent l'efficacité de leurs PNS respectifs afin de maintenir ou de constamment améliorer leur niveau global de performance de sécurité.



# Comment évaluer l'efficacité du PNS?



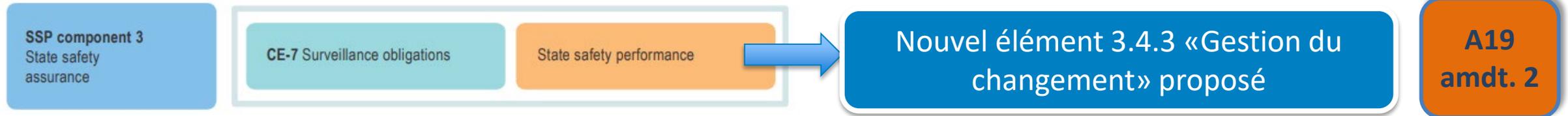
- Outil d'évaluation SMICG PNS (dernière mise à jour en juin 2023)
  - sur la base d'une série de questions ou d'attentes qui peuvent être utilisées par un État pour évaluer l'efficacité de son PNS.
  - nécessite une interaction avec toutes les parties prenantes du PNS, y compris des discussions en face à face et des entretiens avec un échantillon représentatif de personnes dans le cadre de l'évaluation.
  - [Lien: https://skybrary.aero/articles/PNS-assessment-tool](https://skybrary.aero/articles/PNS-assessment-tool)
  
- Auto-évaluation
- Autre option: Les États s'évaluant mutuellement

# Comment évaluer l'efficacité et la maturité du PNS?

→ Questions Protocole PNS de l'OACI et marqueurs de maturité au niveau 3

N° PQ	Question du protocole	Références dans les documents d'orientation de l'OACI	Composante SSP	Niveaux de maturité – orientations à l'intention de l'évaluateur			
				Non présent et non planifié	Pas présent mais en cours de travail	Présent	Présent et efficace
SSP.SDA.01	Quels systèmes de collecte et de traitement des données de sécurité l'État a-t-il mis en place pour soutenir l'analyse des données de sécurité au niveau de l'État?	SMM Ch. 5	Gestion des risques pour la sécurité de l'État	Sur la base de la situation actuelle dans l'État	Sur la base des travaux en cours de l'État	<p>1. Un mécanisme a été mis en place pour assurer la collecte, le traitement et l'analyse des données de sécurité au niveau de l'État.</p> <p>2. Les sources de données et d'information sur la sécurité comprennent les données et les renseignements tirés des enquêtes sur les accidents et les incidents, les systèmes de comptes rendus d'événements obligatoires et d'autres sources, y compris les comptes rendus volontaires.</p> <p>3. Il existe un mécanisme au niveau des États pour assurer la catégorisation des données de sécurité et une taxonomie convenue au niveau des États, avec des définitions à l'appui.</p>	<p>1. Les données de sécurité qui sont collectées, traitées et analysées contiennent toutes les données pertinentes qui pourraient être collectées.</p> <p>2. Les données de sécurité au niveau de l'État sont classées à l'aide d'une taxonomie convenue et de définitions à l'appui, d'une manière qui facilite l'analyse des données de sécurité.</p>

# Gestion du changement – modifications proposées avec SL 23/18

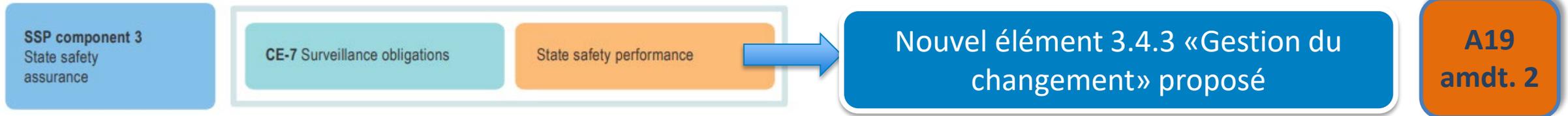


**Nouvelle 3.4.3.1 Recommandation.**— Il est recommandé que les États élaborent et tiennent à jour un processus de gestion proactive des changements au niveau de l’État, afin de s’assurer que les risques pour la sécurité encourus par les changements sont correctement maîtrisés pendant que les résultats souhaités sont atteints.



**Nouvelle Note** - Des orientations sur la gestion du changement figurent dans le document MGS (doc. 9859).

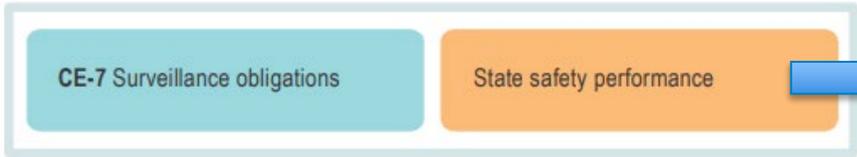
# Gestion du changement – modifications proposées avec SL 23/18



**Justification:** *L'industrie de l'aviation est confrontée à des changements continus et souvent rapides, y compris des technologies émergentes et des pratiques commerciales innovantes qui auront un impact significatif sur la façon dont les États, les Autorités de l'Aviation Civile, les RSOO et l'industrie gèrent les risques. Bien que le SGS dispose d'orientations sur la gestion du changement, le rehausser au niveau d'une pratique recommandée reflète les meilleures pratiques et accorde de l'importance à la nécessité d'avoir un processus documenté.*

# Gestion du changement – modifications proposées avec SL 23/18

SSP component 3  
State safety  
assurance



Nouvel élément 3.4.4 «Amélioration continue du PNS» proposé

A19  
amdt. 2

**Nouveau** 3.4.4.1. (ex-Rec. 3.4.2.2) Il est recommandé que les États élaborent et tiennent à jour un processus d'évaluation de l'efficacité des mesures prises pour gérer les risques de sécurité et résoudre les problèmes de sécurité.

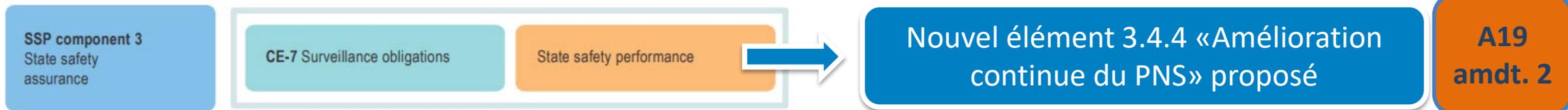
**Nouvelle Note.**— Les résultats de l'évaluation des risques de sécurité peuvent être utilisés pour étayer la hiérarchisation des actions visant à gérer les risques de sécurité.)

## **Justification:**

Le sous-chapitre proposé vise à consolider les dispositions relatives à l'amélioration continue du PNS qui sont actuellement dispersées dans différentes sections de l'annexe. Cela est également conforme au cadre du SGS figurant à l'annexe 2, qui comporte un élément spécifique lié à l'amélioration continue du SGS dans le cadre du composant 3 'Assurance de la sécurité'.



# Gestion du changement – modifications proposées avec SL 23/18



**Nouveau** 3.4.4.2. (ex-Rec. 3.4.2.3) **Recommandation** - Il est recommandé que les États **évaluent périodiquement** l'efficacité de leurs **processus et activités** afin de maintenir ou d'améliorer en permanence leur **PNS**.



## ***Justification:***

*La recommandation 3.4.2.3 est modifiée à des fins de clarification pour indiquer que l'efficacité devrait être évaluée par rapport à l'évaluation de la cohérence, la notion de ceci étant faite périodiquement et le libellé est clarifié pour mentionner l'efficacité des processus et des activités du PNS et son impact sur l'efficacité globale du PNS.*

# 3.5 Promotion de la sécurité par l'État

**SSP component 4**  
State safety  
promotion

Internal communication and  
dissemination of safety  
information

External communication and  
dissemination of safety  
information

# Promotion de la sécurité par l'État

SSP component 4  
State safety  
promotion

Internal communication and  
dissemination of safety  
information

External communication and  
dissemination of safety  
information

## 3.5.1 Activités internes de communication et de sensibilisation en matière de sécurité

**Recommandation.**—Il est recommandé que les États renforcent la sensibilisation à la sécurité ainsi que le partage et l'échange d'informations de sécurité pour appuyer, au sein des organisations d'aviation de l'État, la réalisation d'une culture positive de la sécurité qui favorise l'efficacité du PNS.

# Promotion de la sécurité par l'État



## 3.5.2 Activités externes de communication et de sensibilisation en matière de sécurité

**Recommandation.**— Il est recommandé que les États renforcent la sensibilisation à la sécurité en encourageant le partage et l'échange des informations de sécurité avec la communauté aéronautique pour favoriser le maintien et l'amélioration de la sécurité et appuyer la réalisation d'une culture positive de la sécurité.

# Promotion de la sécurité par l'État



**Note 1** - La section 5.4 du Chapitre 5 contient de plus amples renseignements sur le partage et l'échange des informations de sécurité.

**Note 2** - Le renforcement de la sensibilisation à la sécurité peut inclure la détermination d'activités de formation accessibles en matière de sécurité pour la communauté aéronautique.

# Promotion de la sécurité par l'État



Les modifications proposées à la section 3.5 avec la SL 23/18 seront présentées dans le cadre du module

«Surveillance et promotion de la sécurité dans un environnement de gestion de la sécurité»  
(jour 5).

# Récapitulatif des modifications les plus importantes proposées avec SL 23/18

- **La politique d'application** → la politique de surveillance (ex 'enforcement policy') deviendra une norme
- Nécessité d'aborder la **planification des interventions d'urgence (ERP)** au niveau de l'État
- **Politique et objectifs en matière de sécurité** – deviendra une norme
- Le développement, la maintenance et la documentation des **processus de gestion des risques pour la sécurité** deviendront une norme.
- Nouvelle recommandation proposée: **3.3.4.3** Il est recommandé que les États examinent périodiquement les dangers et les risques connexes **pour la sécurité liés aux problèmes émergents** dans l'ensemble du système national de l'aviation civile. (1)

# Récapitulatif des modifications les plus importantes proposées avec SL 23/18

## → Applicabilité du SGS étendue aux

→ exploitants titulaires d'un **certificat d'exploitant de système d'aéronef télépiloté (RPAS) et autorisés à effectuer des opérations internationales** conformément à l'Annexe 6, Partie IV;

→ exploitants d'héliports **certifiés**

## → **Nouvelle recommandation 3.3.5.3 proposée pour l'applicabilité discrétionnaire du SGS:**

→ Les États devraient examiner périodiquement la nécessité d'étendre l'applicabilité du SGS à d'autres secteurs de l'aviation que ceux visés au point 3.3.2, conformément au cadre du SGS figurant à l'appendice 2, à titre de contrôle des risques pour la sécurité.(1)

# Récapitulatif des modifications les plus importantes proposées avec SL 23/18

- **Plus de référence à ALOsP** mais
  - nécessité de disposer d'indicateurs, étayés par des moyens qualitatifs selon les besoins, pour mesurer et suivre
    - les performances en matière de sécurité à atteindre et
    - les progrès accomplis dans la réalisation des objectifs de sécurité de l'État.
- **Deux nouveaux éléments de la PNS ont été proposés:**
  - 3.4.3 «Gestion du changement»
  - 3.4.4 «Amélioration continue du PNS»
- **composant 4 «Promotion de la sécurité»**
  - Deux éléments existants qu'il est proposé de supprimer
  - Proposition de remplacement par un seul élément 3.5.1 «Sensibilisation à la sécurité» (2)

- (1) Les détails des changements proposés seront présentés dans le module «Comment créer une cartographie des risques de l'État»
- (2) Les détails des changements proposés seront présentés dans le module «Surveillance et promotion de la sécurité dans un environnement de gestion de la sécurité»



**safety.management@easa.europa.eu**

[easa.europa.eu/connect](https://easa.europa.eu/connect)



**Your safety is our mission.**

An agency of the European Union 